
THE UNIVERSITY OF MICHIGAN
LIBRARIES
1817



Jimeno



POBLACIÓN Y COMERCIO

DE LAS

ISLAS FILIPINAS

POR

J. JIMENO AGIUS



MADRID

Est. tip. de El Correo, á cargo de F. Fernández,
calle de San Gregorio, núm. 8.
1884

POBLACIÓN Y COMERCIO DE FILIPINAS

POBLACION Y COMERCIO

DE

FILIPINAS

POR

J. JIMENO AGIUS



MADRID
Est. tip. de El Correo, á cargo de F. Fernández.
8 - *San Gregorio* - 8

1884

I

POBLACIÓN

Persuadidos de que la indiferencia con que generalmente son miradas en España sus colonias de Oriente reconoce por principal causa la de no ser bien conocidas, no sólo creemos que el *Censo de las Islas Filipinas*, publicado recientemente por el muy Rdo. Arzobispo de Manila, representa un gran servicio en provecho de tan interesantísimo país, sino que consideramos deber de todos el dar la mayor publicidad posible á los importantes datos contenidos en este estimabilísimo trabajo. No necesitamos advertir que el documento á que nos referimos no es lo que en el rigor científico se designa con el nombre de censo. Un recuento completo y simultáneo de los habitantes de un país y una clasificación razonada de estos mismos habitantes bajo los diferentes puntos de vista que reclama la diversidad de elementos que encierra toda población, es empresa que sólo pueden acometer los gobiernos con el auxilio de los

poderosos medios puestos á su disposición. Mas no porque á tanto no llegue, puede desconocerse la importancia de un trabajo que, con relación al pasado, representa un gran progreso por los muchos detalles que contiene, omitidos hasta ahora en otras publicaciones de igual índole llevadas á cabo por las Órdenes religiosas del Archipiélago; que, con relación al porvenir, es firme garantía del eficacísimo é inteligente concurso que aquel respetable Clero puede prestar á la Administración pública el día en que ésta se decida á formar un verdadero censo de población, y que por fin constituye, en orden al presente, el documento más importante que puede consultarse en la materia, no sólo por lo reciente de la fecha, sino por las abundantes é instructivas noticias que contiene.

Esto decíamos en Marzo de 1879, al mismo tiempo que felicitábamos muy cordialmente á aquel dignísimo Prelado, y esto podríamos repetir hoy con motivo de los datos relativos á las Islas Filipinas contenidos en el *Censo de la población de España*, recientemente publicado por el Instituto Geográfico y Estadístico. Tampoco las clasificaciones á que obedece la exposición de las cifras correspondientes al Archipiélago son en este importantísimo trabajo lo que debieran ser, atendidos los objetos que, en general, persigue la estadística, distinguiéndose en esto de la parte relativa á la Península, que, en verdad, satisface los deseos del más exigente; y mucho menos puede decirse que se encuentran en ellas los elementos de demostración que imperiosamente reclaman los especialísimos problemas relacionados con el presente y porvenir de las Islas Filipinas; pero es necesario tener en cuenta que es la primera vez que el Gobierno español ha hecho extensivos á las provincias de Ultramar los recuentos de la población, limitados hasta ahora á la Península; de suerte que sólo plácemes merece el mencionado Instituto Geográfico y Estadístico por tan interesante ensayo; y esto aparte, los datos recogidos tienen un interés excepcional para cuantos se ocupan de los asuntos de Filipinas: primero, porque aumentan la importancia y autoridad de las cifras recogidas y publicadas por el Sr. Arzobispo de Ma-

nila, á causa de la grán identidad que resulta entre ellas y las contenidas en el censo oficial, verificado sólo un año después del ejecutado por las Órdenes religiosas; y segundo, porque ofrecen oportunísima ocasión de llamar una vez más la atención de todos sobre unas islas que constituyen, á no dudar, el porvenir colonial de nuestra Patria.

Permítasenos, pues, descender á su examen.

I

A 5.567.685 habitantes ascendía la población de Filipinas en 31 de Diciembre de 1877, según el censo oficial. En el publicado por el Sr. Arzobispo de Manila en 1876 aparecía una población total de 6.173.632 individuos; pero como se halla comprendida en esta cifra la de 602.853 en que aquel respetable Prelado calculó los *infieles no reducidos*, resulta que la población verdaderamente sujeta á recuento es en ambos censos casi la misma, como debía de ser tratándose de operaciones publicadas en fechas tan próximas: 5.570.779 en el del Prelado, y 5.567.685 en el oficial.

Comparada esta última cifra con la extensión superficial del Archipiélago filipino, que es de 345.585 kilómetros cuadrados (1),

(1) Según los *Apuntes geográficos sobre Ultramar* publicados por D. Francisco Coello en el *Anuario estadístico de España* correspondiente al año 1858.

Sumando estas cifras á las expresivas del territorio y población de las restantes provincias españolas de Ultramar, dan por resultado un total de 475.834 kilómetros cuadrados y 7.822.123 habitantes, en esta forma:

	Kilómetros cuadrados.	Habitantes.
Filipinas	345.585	5.567.685
Cuba	118.833	1.521.684
Puerto-Rico	9.314	731.648
Fernando Póo, Annobon y Corisco	2.102	1.106
TOTAL	475.834	7.822.123

Debemos, sin embargo, advertir que la población asignada á las Islas de Fernando

resulta 16 por kilómetro cuadrado; y aunque esta relación no aparece muy satisfactoria cuando se la compara con las correspondientes á los Estados de Europa, puesto que en esta parte del Viejo Continente, sólo Rusia, Suecia y Noruega, presentan menor población específica, las Islas Filipinas se encuentran en este punto muy por encima de casi todos los países de América, así como de todas las colonias que, por tener una extensión superficial más ó menos aproximada á la de aquel Archipiélago, admiten comparación con el mismo.

En efecto, entre todos los países de América, sólo Haiti y San Salvador presentan una densidad de población mayor que Filipinas (23 y 30 habitantes respectivamente por kilómetro cuadrado); y en cuanto á colonias, sabido es que en Victoria, territorio de 227.610 kilómetros cuadrados, el más floreciente

Póo, Corisco y Annobon es únicamente la registrada en Santa Isabel, capital de la primera de estas Islas.

La superficie y población de las colonias que poseen las demás naciones de Europa, son las consignadas á continuación.

Las pertenecientes á Inglaterra miden 19.820.919 kilómetros cuadrados (doble que Europa entera), poblados por 214.086.850 habitantes, en estos términos:

	Kilómetros cuadrados	Habitantes.
En Europa	328	170.164
En Asia	2.408.576	202.228.800
En Australia	7.986.617	3.067.141
En África	721.350	2.603.591
En América	8.704.148	6.017.160
TOTAL	19.820.919	214.086.850

Francia posee las siguientes colonias, sin comprender la Argelia y los protectorados de Cambodge y Túnez:

	Kilómetros cuadrados	Habitantes.
En África	255.970	404.220
En Asia	143.827	3.333.519
En América	124.506	391.084
En Oceanía	23.608	93.831
TOTAL	547.911	4.222.654

La superficie de la Argelia es de 667.065 kilómetros cuadrados, y su población

de la Australia, no hay más que cuatro habitantes por kilómetro cuadrado; en Terranova, isla de 110.670 kilómetros cuadrados, corresponden á cada kilómetro cuadrado sólo dos habitantes; uno en la Guyana inglesa (221.243 kilómetros cuadrados); cinco en la Argelia, cuya superficie es de 667.065 kilómetros cuadrados; no llega á un habitante por kilómetro cuadrado en la Guyana francesa (121.413 kilómetros cuadrados); en Cuba corresponden 13 habitantes á cada kilómetro cuadrado, y sólo las islas de Java y Madera, merced á sus 20.088.613 habitantes ocupando un territorio de 131.733 kilómetros cuadrados, presentan una población específica mayor que la filipina, la de 152 habitantes por kilómetro cuadrado.

Aventajan, pues, las Islas Filipinas, según hemos dicho, en cuanto á densidad de población, á todos los países con que racionalmente pueden ser comparadas en este punto, con la sola excepción indicada, y esta superioridad resulta aún más manifiesta si se deduce de la superficie total del Archipiélago los 200.000 kilómetros cuadrados en que se calcula la parte del Archipiélago no sometida de hecho todavía á las autoridades españolas, pues entonces resultan 38 habitantes por kilómetro

de 3.310.412. Túnez mide 116.348 kilómetros cuadrados, y Cambodge 83.861. La población de Túnez se calcula en 2.100.000, y la de Cambodge en 890.000.

Las posesiones ultramarinas de Holanda son las siguientes:

		Kilómetros cuadrados	Habitantes.
Indias orientales...	Java y Madera....	131.733	20.088.613
	Otras posesiones...	1.728.000	8.400.000
Indias occidentales...		120.451	113.311
TOTAL...		1.980.184	28.601.924

Las Colonias portuguesas miden 1.825.252 kilómetros cuadrados, poblados por 3.333.653 habitantes, en esta forma: en África, 1.805.586 kilómetros cuadrados y 2.484.100 habitantes; y en Asia y Oceanía, 19.666 kilómetros cuadrados con 849.553 habitantes.

La Groenlandia y las Antillas danesas suman 88.459 kilómetros cuadrados de superficie y 43.396 habitantes.

Por fin, la bahía de Asseb, en las costas del Mar Rojo, única colonia que posee Italia, mide 632 kilómetros cuadrados, y su población es de 1.300 habitantes.

cuadrado, es decir, más que en España, donde esta relación no es más que de 33 habitantes por uno.

En el censo oficial de 1877 aparecen clasificados los habitantes de Filipinas, según su sexo y según su domicilio ó residencia, en los siguientes términos:

		Varones.	Hembras.
Residentes..	Españoles	2.593.449	2.563.946
	Extranjeros	23.507	724
Transeuntes.	Españoles	178.448	201.260
	Extranjeros	4.943	1.408
		2.800.347	2.767.338

Según pueden observar nuestros lectores, predomina el sexo masculino en la población filipina, pues resultan por cada 100 varones 99 hembras. Es lo contrario de lo que sucede en los países de Europa, donde por regla general el sexo femenino es más numeroso que el masculino, á pesar de nacer más varones que hembras en todos ellos; pero es lo mismo que se observa en las colonias y países de más ó menos considerable inmigración, por componerse ésta, en su inmensa mayoría, de hombres, y no acompañar, por regla general, sus familias á los empleados y militares que la Metrópoli envía á las posesiones de Ultramar; de suerte que, si algo ha de causar extrañeza en este punto, es que no resulte mayor el predominio del sexo masculino en Filipinas, puesto que pueden citarse muchos países en que á cada 100 varones corresponden menos de 90 hembras. En Ceilán no hay más que 84 hembras por cada 100 varones; 81 en las posesiones inglesas de la Australia; 69 en la isla de Mauricio; 61 en las de Reunión y Labuan; 54 en Singapoore y demás establecimientos del Estrecho de Malaca, etcétera, etc. Pero no debe sorprender aquel resultado, á causa de lo muy reducida que es la población peninsular y extranjera en Filipinas, comparada con el número total de habitantes. Los extranjeros no son más que 27.582 (24.450 varones y 3.132 hembras); y en cuanto á la población peninsular, puede estimarse que es muy inferior á esta cifra, según los datos conte-

nidos en el censo de 1876, único que ofrece elementos para hacer en este punto algún cálculo (1).

Más difícil parece á primera vista explicar la pequeñísima cifra que presenta el sexo femenino en la población extranjera, aun teniendo en cuenta el gran predominio á favor de los varones que ofrece la población extranjera en todos los países de gran inmigración; pero se halla perfectamente justificado, porque, según saben todos los que conocen bien las Islas Filipinas, la población extranjera en el Archipiélago se compone, en su inmensa mayoría, de chinos (2), y éstos dejan invariablemente en su país á sus mujeres é hijos.

Y aquí terminan las cifras generales contenidas en el censo de 1877; de modo que, si queremos decir algo más, no mucho, acerca de los diferentes elementos que constituyen la población filipina, tenemos que recurrir al de 1876, esto es, al publicado por el Sr. Arzobispo de Manila, cuyo resumen es el siguiente:

Tributantes (3).	Indios y mestizos	5.501.356
No tributantes.	Clero y Corporaciones religiosas	1.962
	Corporaciones civiles	5.552
	Españoles sin carácter oficial	13.265
	Ejército	14.545
	Armada	12.924
	Extranjeros	31.175
	Infieles no reducidos	602.853
		6.173.632

(1) Los peninsulares que detalladamente figuran en este censo son los siguientes: 981 miembros de las Ordenes religiosas; 29 sacerdotes del Clero secular; 380 funcionarios civiles; 2.527 entre Jefes, Oficiales y soldados del ejército de tierra, y 657 individuos de la marina de guerra: total, 4.574. Pero á esta cifra hay que añadir los hijos, tanto de los funcionarios civiles como de los militares y marinos, que aparecen confundidos con los de los filipinos pertenecientes á estas clases, y los peninsulares sin carácter oficial (comerciantes, industriales, propietarios, etc.), de los cuales sólo sabemos que presentan un total de 13.265 personas, sumados á los *españoles del país* ó criollos dedicados á iguales profesiones.

(2) Ya veremos más adelante que de los 31.175 extranjeros que figuran en el censo de 1876, esto es, el publicado por el Sr. Arzobispo de Manila, 30.797 son chinos.

(3) Distínguense con el nombre de *tributantes* los filipinos sujetos á la contribución especial llamada *tributo*, y con el de *no tributantes* los exentos.

Ninguna clasificación se hace en el censo de 1876 de los indios y mestizos. Ni aun se sabe cuántos pertenecen al sexo masculino y cuántos al femenino; pero tampoco importa demasiado esta omisión en el presente caso, puesto que en el de 1877 se encuentra este dato, según ya hemos visto.

En cuanto á las Corporaciones religiosas, abundan tanto los detalles, que no los reproducimos por no molestar demasiado á nuestros lectores, y nos limitaremos á resumirlos en los siguientes términos:

Ordenes religiosas.	Religiosos.	Legos.
Agustinos descalzos..........................	216	9
Agustinos Recoletos	250	20
Dominicos	141	20
Franciscanos..................................	188	11
Jesuitas	87	»
Congregación de San Vicente de Paul	29	10
	911	76

En el monasterio de Santa Clara existen 33 religiosas y 14 sirvientas; en el de Santa Catalina, 26 religiosas de coro ó de obediencia, y 30 entre cantoras y sirvientas; por último, las Hermanas de la Caridad ascienden á 101, distribuídas entre varios establecimientos.

El Clero secular comprende 777 individuos, clasificados de la siguiente manera:

	Peninsulares.	Indígenas.
Presbíteros................	28	650
Diáconos...................	1	29
Subdiáconos................	»	19
Minoristas.................	»	20
Tonsurados.................	»	30
	29	748 (1)

(1) No es para tratada incidentalmente la cuestión que entrañan estas cifras; mas por lo mismo que es muy importante, no debe desaprovecharse ocasión alguna de llamar sobre ella la atención de nuestros hombres de gobierno, y esto es lo que vamos á hacer

El personal de las Corporaciones civiles asciende á 5.552 individuos; pero es de advertir que se ha comprendido bajo esta denominacion á las mujeres é hijos de los funcionarios

ya que no reproduciendo todos los documentos en que se contiene la opinión contraria á la colación de Órdenes sacerdotales en favor de los indígenas, porque esto fuera imposible, recordando la sublevación ocurrida en Cavite en el año 1872, y presentida por el ilustrado general Sr. Gándara cuando, después de demostrar que los clérigos indígenas no reunen las condiciones de ilustración y virtud indispensables para el desempeño de su altísimo ministerio, decía en una interesantísima Memoria que se le atribuye: «Cuando reunan estas condiciones, ¿tendrán el patriotismo de las Órdenes religiosas? ¡Quiera Dios que esta clase no sea un peligro para España!»

Del mismo modo opinaba el Sr. D. Patricio de la Escosura.

«Los eclesiásticos indígenas, se lee en el capítulo VIII de su notabilísima Memoria, salvas contadísimas excepciones, son aquí, ó una mengua para el Clero, ó un peligro para la colonia. En este punto, como en todo, es penosa obligación de mi empleo decir al Gobierno de S. M. la verdad desnuda, tal como en mi leal saber y entender lo comprendo, sin consideraciones de ningún género. Siento que mis informes redunden en descrédito de clase alguna; medito mucho, por lo mismo, cuanto escribo; pero como antes que todo es el cumplimiento de mi obligación, trato de cumplir con ella á toda costa, en la seguridad de que el Gobierno sabrá hacer de mis francas observaciones el uso prudente que convenga.»

«He dicho que los eclesiásticos indígenas son, generalmente hablando, una mengua para el Clero, y así es la verdad, por desdicha. En los más de ellos, la instrucción no profundiza lo bastante para no ir desapareciendo con el tiempo; su moralidad se resiente siempre de la propensión natural de los orientales á la molicie; rara vez, rarísima, es su castidad ejemplar, y la invencible pereza, en fin, que es la plaga dominante en este país, los hace poco á propósito para el desempeño de las funciones pastorales, que tanta virtud, tanto celo y tan continua diligencia requieren.»

«Añádase á esto que el pueblo no los mira, ni cabe en lo posible que los mire nunca, más que como individuos de su propia raza, que está habituado á considerar como inferior á la europea y á ella sometida, y se comprenderá facilísimamente cómo los coadjutores (que no suelen, por regla general, pasar de esa categoría los indígenas) ocupan en el órden sacerdotal aquí un lugar ínfimo, desairado, y á veces mucho peor que desairado.»

«Descuellan, sin embargo, algunos, aunque pocos, muy contados entre la muchedumbre de clérigos indígenas, cuyo menor defecto es la nulidad absoluta; pero esos que descuellan, es rarísimo que dejen de ser un peligro para la colonia.»

«Con más ó ménos fundamento, por prevención ó por convencimiento, pero siempre que aquí se distingue un clérigo indígena por su saber ó por su actividad, siempre que se le ve prosperar en su carrera, siempre que brilla de un modo ó de otro, se produce

públicos, á 546 acogidos en el Hospicio de San José y á 1.729 presidiarios.

De los peninsulares y filipinos sin carácter oficial, 7.897 son varones y 5.368 hembras.

infaliblemente el mismo fenómeno moral: la opinión pública designa al interesado como *insurgente*, y los descontentos le buscan y rodean, y los leales se abstienen, más ó menos declaradamente, de su trato.»

. . . .

«Los clérigos indígenas ó mestizos, lo mismo que los abogados de esta clase, excediendo el nivel de sus razas en virtud de su carácter profesional, no alcanzan nunca á equipararse con los europeos, ni pueden aspirar, con probabilidades de buen éxito, á los primeros puestos de sus respectivas carreras. Colocados así en continuo contacto con el fruto prohibido, naturalmente su ambición se excita y enardece, y como, por regla general, cuanto más se acercan á la meta más insuperable encuentran la barrera que tocarla les impide, degenerando en pasión envidiosa, engendra en ellos un espíritu de oposición sistemática á la supremacía española, muy parecido al de insurgencia, ya que no tan graduado siempre, que pueda de delito calificarse.»

«Las consecuencias de tal estado de cosas, fácilmente se deducen; y calcular su gravedad es obvio, teniendo en consideración que, como los abogados son los gestores, por privilegio, de todos los intereses sociales de más importancia, y los clérigos dirigen las conciencias, una y otra clase tienen grandes medios de influir en los indios.»

Otros muchos vaticinios en igual sentido pudieran citarse, por ser cuestión en que han estado unánimes cuantos de ella se han ocupado, pero nos limitaremos á reproducir lo manifestado por D. Sinibaldo de Mas en el capítulo «Política interior» de su libro *Estado de las Islas Filipinas en* 1842, y esto porque, no habiéndose tirado de dicho capítulo más que contadísimos ejemplares, por lo delicado de las materias en él tratadas, es muy poco conocido, no obstante ser tan leída la excelente obra de que forma parte. «Es preciso hacer, dice aquel ilustrado escritor, de modo que en cada pueblo haya un cura español, siendo preferible dejarle sin ministro que el ponerle á cargo de un clérigo filipino. Nada puede hacerse tan directo para promover la emancipación de Filipinas, como el ordenar de sacerdote á los indígenas. Algunos observan que son ineptos y viciosos, y, por consiguiente, no infunden respeto, ni ejercen influencia, ni son temibles. Mas si un clérigo filipino vive de la crápula y aun comete, como ya ha sucedido, atroces delitos que le conduzcan al patíbulo, no por eso deja de ser sacerdote y degrada á la clase á que corresponde, y socava el prestigio de santidad que circunda el carácter de religioso. Y esta idea de que por ser filipino no debe causar sombra, queda destituída con el reciente hecho de Tayabas, donde un simple donado, mozo y sin ninguna cualidad personal ó antecedente que le hiciera venerable, pudo amotinar una población y armar una turba de tres á cuatro mil hombres, hasta el punto de hacer fuego contra sus propios pastores,

Los extranjeros residentes en Filipinas se clasifican de este modo:

matar al Gobernador de la provincia y atacar á las tropas nacionales, sin que fueran bastante para estorbarlo los ejemplares impresos de la amonestación del Arzobispo de Manila, ni los fráiles españoles de los territorios vecinos.»

Á continuación de tan terminantes frases, cita D. Sinibaldo de Mas trozos en igual sentido de una exposición del Capitán general al Rey, fecha 25 de Noviembre de 1804, otra del Ayuntamiento de Manila, de 12 de Julio del mismo año, una carta de Fr. Gaspar de San Agustín, de 8 de Junio de 1725, sobre las consecuencias de poner las islas en manos de indios ordenados de sacerdotes, y otra exposición dirigida al Rey por el Capitán general D. Pedro Sarrio, en la que se dice: «La experiencia de dos siglos ha enseñado que en todas las guerras, sublevaciones y alzamientos, han tenido los párrocos regulares la mayor parte en la pacificación de los inquietos. Se puede asegurar que en cada ministro europeo tiene V. M. un centinela que está en observación de todas las acciones y movimientos de los indios, para dar parte á este Gobierno de todo lo que ocurre. Y al contrario, como casi todos los españoles viven en Manila y sus inmediaciones, si todas las parroquias estuviesen en manos de clérigos indios ó mestizos sangleyes, carecería el Gobierno de aquellos conductos por donde con toda seguridad se le comunicasen las luces y noticias necesarias. El ser sacerdotes no les desnuda de la calidad de conquistados, ni del afecto natural á sus paisanos é iguales. Aunque la benignidad de la legislación debe hacerles suave el yugo de la sujeción, la poca reflexión de algunos pudiera alguna vez hacer que les pareciese una carga pesada. Demos que los clérigos no influyan positivamente contra la debida subordinación, pero siempre queda el recelo de que sean omisos en apagar cualquiera chispa en sus principios, y en comunicar á los jefes aquellas noticias conducentes para aplicar á tiempo el remedio. De esto tenemos un reciente ejemplo en el mes de Febrero del presente, con el suceso de la provincia de Bataan, donde es constante que dos curas eran sabedores de la alteración de ella y motín que se disponía contra el resguardo del tabaco, en que perecieron un teniente visitador y diez y siete guardas, y con todo, no dieron parte, ni al Arzobispo, ni á este Gobierno.»

De antiguo, pues, viene señalado el peligro, y tristes sucesos han dado por completo la razón á los que han considerado el Clero indígena como funestísimo elemento para la integridad de la patria. ¿Qué más se necesita para adoptar una determinacíon radical en el asunto? ¿Qué clase de consideraciones pueden oponerse todavía á la clausura definitiva de las cátedras de Teología establecidas en Manila, y á su reemplazo por cursos de agricultura, de náutica, de comercio, de industria, de las llamadas escuelas de artes y oficios y de otros estudios análogos, mediante las que podrían los jóvenes del país proporcionarse decorosa subsistencia, con beneficio manifiesto para el Archipiélago y sin riesgo alguno para la dominación española?

Chinos	30.797 (1)
Ingleses	176
Alemanes	109
Anglo-americanos	42
Franceses	30
Italianos	8
Austro-húngaros	7
Belgas	5
Daneses	1
	31.175

(1) Tampoco es para tratada incidentalmente la cuestión de los chinos en Filipinas, y mucho menos porque, mientras respecto al Clero indígena la identidad de pareceres es perfecta, no sucede lo mismo cuando de aquella raza se trata. La opinión de los más les es favorable; pero hay quien no los considera tan útiles á la colonia como la generalidad los cree. Son éstos, sin embargo, muy pocos, y ni su oposición es tan abierta como pudiera suponerse, puesto que aceptan los chinos á condición de que se dediquen exclusivamente á trabajos agrícolas, ni sus juicios tienen la fuerza que la imparcialidad presta; porque, salvas contadas excepciones, discurren influídos por la competencia que esta raza hace, tanto á peninsulares como indígenas, en toda suerte de industrias y negocios mercantiles. Por lo demás, nadie se atreve á sostener que sean un peligro para la dominación española en aquellas apartadas regiones, y fácilmente se concibe que no se pretende demostrar esto porque no hay ingenio bastante para probar que 30.000 chinos, concentrados en su mayor parte en la capital, es decir, donde la autoridad cuenta con más medios de defensa, aborrecidos de indios y mestizos, aislados de todas las clases sociales y sin la influencia que prestan la ilustración y las riquezas, puedan ser temible elemento en un país poblado por más de seis millones de habitantes y por razas todas hostiles á los hijos del Celeste Imperio. Mayor inquietud pudieran inspirar estos extranjeros en algunas colonias inglesas, en Singapoore, por ejemplo, donde constituyen el 70 por 100 de la población total, más peligrosos, con efecto, en estos países, como lo prueban los motines por ellos promovidos; y, sin embargo, el Gobierno inglés, lejos de poner trabas á la inmigración china, la fomenta por todos los medios posibles, porque esta raza, en medio de sus grandes defectos, posee dos grandes virtudes, el amor al trabajo y la sobriedad; y aunque inferior á los europeos en trabajos intelectuales, les lleva manifiesta ventaja en todo lo que requiere gran destreza ó mucha constancia.

No hemos olvidado la parte que los chinos tomaron á favor de los ingleses cuando éstos intentaron apoderarse de Filipinas en el año 1762; pero nada de extraño tiene tal conducta después de las horribles matanzas de que habían sido víctimas en 1603 y en 1662, y del encono con que venían siendo tratados por españoles y por indígenas en todas ocasiones y con todos los motivos. Lo que debiera sorprendernos, si no lo expli-

Varios son los detalles que se consignan en orden al ejército y á la marina; pero después de advertir que en las cifras comprendidas en el resumen arriba presentado se hallan comprendidas las mujeres é hijos de uno y otro, nos limitaremos á reproducir aquellas cifras que más puedan contribuir á formar idea de la importancia y organización que tiene la fuerza pú-

cara cumplidamente la tristísima situación de los chinos en su país es que, á pesar de aquellos horribles sucesos y de otros no menos lamentables, como las sangrientas escenas ocurridas en 1819 con ocasión de haber aparecido el cólera y cundido la voz de que los extranjeros habían envenenado las aguas, hayan continuado los chinos arribando á un país que con tanta crueldad los ha tratado y que tanto ódio les conserva. Pero es que las circunstancias pueden más que la voluntad de los hombres; y así como ha sido inútil todo el empeño que desde la llegada de los españoles á Filipinas ha habido en alejar del país á aquella raza, porque la importancia de los servicios que á la colonia prestan como industriales y negociantes, han podido más que todas las leyes y todos los manejos en aquel sentido, los chinos se olvidan de sus pasadas desventuras y sufren resignados sus humillaciones presentes, á trueque de librarse del hambre y del despotismo, única cosa que su patria les ofrece. Aunque mezquinos móviles y preocupaciones por una parte y deseos de venganza por la otra, hayan dado lugar á sangrientas escenas y mantengan vivo el antagonismo entre indígenas y chinos, esta lucha desaparece por completo desde el momento mismo en que se aparta la vista del repugnante terreno de las malas pasiones y se fija la atención en el de los verdaderos intereses.

La excesiva población del Celeste Imperio obliga á sus hijos á buscar el sustento en extraño suelo, y pocos paises pueden ofrecer á éstos tantas ventajas como el Archipiélago Filipino, que situado á corta distancia de su patria y en relaciones desde antiguo con ésta, tanto en la esfera diplomática como en la mercantil, dista muchísimo de ser para ellos un pais desconocido, como lo son muchos á donde les conduce su miseria. Á la colonia, por otra parte, le importa muchísimo que esta raza vaya á animar sus mercados y sus talleres, no sólo para impedir las exageradas pretensiones que tendrian los comerciantes é industriales del pais, si no se lo impidiera la competencia de los chinos; no sólo porque sin éstos la vida en Filipinas sería difícil y carísima, á causa de los muchos objetos de que se carecería, ó que únicamente podrían adquirirse á precios fabulosos, sino porque los chinos han sido los que han iniciado á los naturales del país en las diferentes industrias y especulaciones á que éstos van dedicándose, y serán por mucho tiempo todavía los que estimulen á la gran masa de los indígenas á dominar su poca afición al trabajo, á vencer su natural imprevisión y á acometer la explotación de los negocios de todas clases á que se presta el país, con el ejemplo de su actividad, con las muestras de sus perfectísimos trabajos y con las ganancias que siempre proporcionan la laboriosidad y el ahorro combinados. Es, pues, uno mismo el interés de la colonia y el de la raza

blica en el Archipiélago, y que, á nuestro juicio, son las siguientes:

Armas é institutos.	Jefes y Oficiales.		Clases y soldados.	
	Peninsulares.	Filipinos.	Peninsulares.	Filipinos.
Ingenieros	20	»	14	206
Artillería	72	»	1.302	167
Infantería	298	29	420	5.723
Guardia civil	106	1	142	2.286
Carabineros	61	1	62	965
Caballería	10	»	20	274
	567	31	1.960	9.631

RESUMEN

Jefes y oficiales	598
Clases y soldados	11.591

china; y siendo así, lo que importa es fomentar, más bien que impedir ó dificultar la inmigración de una raza tan laboriosa, tan activa y tan perseverante.

Sin duda alguna convendría muchísimo que los chinos, al mismo tiempo que á la industria y al comercio, se dedicaran á la agricultura; porque en Filipinas, si no hay, por regla general, falta de brazos, como lo prueba la gran población específica de algunas de sus provincias, donde pasa, como luégo veremos, de 100 habitantes por kilómetro cuadrado, lo hay ciertamente de jornaleros, es decir, de personas dedicadas habitualmente á ganar su salario en las faenas agrícolas y que hagan de esto una profesión; pero si de aquí debiera deducirse la necesidad de prohibir á los chinos todo trabajo que no sea el cultivo de los campos, con mayor motivo debería adoptarse igual medida respecto á los indígenas que, siendo muchos más en número, más pronto podrían remediar el mal indicado. Por otra parte, no siendo posibles tales prohibiciones, aunque algunos suponen que respecto á los chinos existen, olvidando no sólo la legislación vigente, sino el hecho, por todos conocido, de que sus patentes industriales importan diferentes sumas, según que están dedicados al comercio, á la industria ó á la agricultura; no siendo posible, decíamos, la adopción de una medida tan violenta, y tan ineficaz además, por cuanto no

En cuanto á la Armada, nos limitaremos á entresacar las cifras que consideramos de mayor significación, á saber:

	Peninsulares	Filipinos.
Cuerpo general de la Armada..............	95	»
Infantería de Marina. Jefes y oficiales.......	19	»
» Clases y soldados......	221	215
Artillería de Marina. Jefes y oficiales.......	3	»
» Condestables..........	38	»
Ingenieros de la Armada. Jefes y oficiales....	2	»
» Maquinistas y ayudantes.	74	51
Contramaestres de la Armada...............	60	»
» de fuerza sutil.............	»	40
Marinería................................	433	152
Fogoneros...............................	12	198

De los 602.853 infieles no sometidos aún de hecho al Gobierno español, corresponden, según se consigna por el señor Arzobispo de Manila, 161.333 á la isla de Luzón, 60.785 á las Visayas, 280.623 á Mindanao y 100.102 á la isla de Basilán y Archipiélago de Joló. Aunque no se expresa en el documento

daría más resultado que el de arrebatar otros países á Filipinas los chinos que hoy arriban á su puerto, el mejor modo de conseguir que esta raza se dedique á la agricultura en el Archipiélago es, por una parte, favorecer su inmigración; pues sólo cuando sean ya demasiado para lo que presta al movimiento industrial y mercantil del país, se decidirán á buscar su sustento en el cultivo de los campos, y por otra ofrecer á sus personas una seguridad y una protección que no encuentran fuera de los centros de población.

Todos los intereses legítimos son armónicos; y respecto á la raza china en Filipinas, no tiene que hacer el Gobierno sino aquello á que está obligado siempre, y en toda clase de cuestiones; es decir, á conceder por igual su protección á todas las razas, á garantir la seguridad de sus personas y propiedades, y á remover cuantos obstáculos se oponen al desarrollo de la riqueza del país; porque fomentada ésta en el alto grado que consienten las privilegiadas condiciones de aquel suelo, lejos de estorbarse unos á otros, habrá beneficios para todos, y cada cual aplicará su actividad á la profesión y en el lugar que mayores ventajas le prometa.

respectivo, estas cifras deben ser calculadas, porque no hay medio de someter á un recuento, por poco escrupuloso que éste sea, á razas independientes y que viven, en su mayor parte, en bosques impenetrables. Por lo mismo extrañamos que, en vez de haberse empleado en su expresión números redondos, se hallen representadas por cifras tan precisas como pudieran serlo si, en efecto, hubieran sido contados sus individuos. En cuanto á la confianza que debe merecernos el cálculo hecho, debemos advertir, para que se acepte como bueno, que el señor Arzobispo de Manila, con cuyo nombre se ha publicado el documento á que venimos refiriéndonos, es una persona tan ilustrada como conocedora del país, y que, calculándose en 200.000 kilómetros cuadrados la parte del Archipiélago no sometido de hecho á las autoridades españolas, resultan tres habitantes por kilómetro cuadrado en estas comarcas independientes. Si algunas de las provincias filipinas en que funcionan nuestras autoridades no presentan mayor población específica, según veremos más adelante, no hay motivo para suponer más pobladas las comarcas que habitan aquellas razas independientes, de continuo diezmadas por sus guerras y epidemias y en condiciones mucho más desfavorables, por todos conceptos, que las provincias á que antes nos referíamos, por muy atrasadas y privadas de recursos que éstas se encuentren todavía. Consideramos, por lo tanto, mucho más aceptable la cifra de 600.000 habitantes en números redondos, consignada en el censo publicado por el Arzobispo de Manila, que los varios millones en que algunos calculan la población independiente de las Islas Filipinas.

Comprendidos en el censo oficial de 1877 todos los habitantes de Filipinas sin distinción de razas ni de nacionalidad, y siendo este el primer recuento en que se ha dado á la operación tan extensos límites, no es posible comparar su cifra total con la que presentan los censos anteriores, como medio de deducir la progresión en que crece la población del Archipiélago; pero hay posibilidad de hacer este cálculo, y los elementos se encuentran en el censo publicado por el Sr. Arzobispo de Manila,

puesto que da á conocer en él la población tributante registrada en fin de 1876 y en fin de 1851, y la población tributante, esto es, los indios y mestizos, constituyen el 99 por 100 del número total de habitantes, es decir, casi toda la población.

Ahora bien: si en fin de 1851 había en Filipinas 3.716.241 habitantes entre indios y mestizos y 5.501.356 en fin de 1876, resulta que en el trascurso de veinticinco años ha recibido la población del Archipiélago un aumento de 1.785.115 habitantes, y, por consiguiente, que ha crecido en un 48 por 100; de suerte que, sin necesidad de que mejoren las actuales condiciones de aquellas islas, su población india y mestiza habrá duplicado, es decir, habrá ascendido á 11 millones de habitantes dentro de treinta y seis años, á contar de 1876, esto es, en 1912.

En Europa no hay país alguno cuya población reciba anualmente el aumento de un 1,92 por 100 que ha alcanzado la de Filipinas en los veinticinco años trascurridos desde 1851 á 1876; y fuera del Antiguo Continente, sólo podrán encontrarse en este punto cifras análogas ó superiores en países que reciban una grande y constante inmigración. El aumento anual que obtuvo la población de los Estados Unidos desde 1861 á 1870, no fué, por término medio, más que de 2,04 por 100; y si en el decenio inmediato ha llegado esta cifra proporcional al 2,61 por 100 anual, es necesario tener en cuenta que la inmigración ha sumistrado durante este período de tiempo á la República anglo-americana un contingente de 2.944.719 personas.

Las cifras obtenidas con anterioridad al año 1851 respecto á la población de Filipinas, son las siguientes:

Según el censo de 1735, debido á las Órdenes religiosas y el más antiguo de que se tiene noticia, la población del Archipiélago era en aquella fecha de 837.182 habitantes. Posteriormente se han registrado las cifras consignadas á continuación:

AÑOS	HABITANTES	AÑOS	HABITANTES
1795.......	1.391.593 [1]	1818.......	2.597.287 [8]
1799.......	1.522.224 [2]		2.106.836 [9]
1805.......	1.741.234 [3]	1829.......	2.593.287 [10]
1812.......	1.933.331 [4]	1833.......	3.153.290 [11]
1815.......	2.169.593 [5]	1840.......	3.209.077 [12]
	2.502.992 [6]	1845.......	3.488.258 [13]
1817.......	2.062.805 [7]	1850.......	3.815.878 [14]

Según pueden haber observado nuestros lectores, los datos asignados al año 1815 por el P. Buceta y el Sr. del Pan, pre-

(1) Según el opúsculo escrito por D. J. F. del Pan sobre la población de Filipinas para la última Exposición Colonial de Amsterdam.

(2) Según el P. Buceta en su *Diccionario geográfico-estadistico-histórico de las Islas Filipinas.*

(3) Según datos publicados por el Ayuntamiento de Manila.

(4) Según el P. Buceta en su *Diccionario geográfico-estadistico-histórico de las Islas Filipinas.*

(5) Según el opúsculo escrito por D. J. F. del Pan sobre la población de Filipinas para la última Exposición Colonial de Amsterdam.

(6) Según el P. Buceta en su *Diccionario geográfico-estadistico-histórico de las Islas Filipinas.*

(7) Ídem.

(8) Según el opúsculo escrito por D. J. F. del Pan sobre la población de Filipinas para la última Exposición Colonial de Amsterdam.

(9) Según el P. Buceta en su *Diccionario geográfico-estadistico-histórico de las Islas Filipinas.*

(10) Según el Coronel D. Ildefonso Aragón. (No conocemos el trabajo en que se consigna esta cifra, cuya procedencia encontramos citada en la *Memoria acerca de las Misiones de los PP. Agustinos Calzados en las Islas Filipinas*, escrita en 1880 por el Reverendo P. Comisario de la misma Orden.)

(11) Según el Sr. Díaz Arenas. (Debemos hacer la misma observación que respecto á la cifra precedente.)

(12) Según la *Guia de forasteros de Manila.*

(13) Según el P. Buceta en su *Diccionario geográfico-estadistico-histórico de las Islas Filipinas.*

(14) Según la *Guia de forasteros de Manila.*

sentan entre sí notables diferencias, y lo mismo sucede con los correspondientes al año 1818. Pueden, sin embargo, explicarse si en el censo de 1815, dado á conocer por el P. Buceta, y en el de 1818, citado por el Sr. del Pan, se incluyó, mediante el oportuno cálculo, la población infiel no sometida, cual ha hecho el Sr. Arzobispo de Manila en el de 1876, y se prescindió de semejantes pobladores en los censos que respectivamente presentan cifras inferiores.

II

El censo de 1877, á más de los resúmenes generales que ya hemos dado á conocer, contiene el número de habitantes de cada una de las diferentes circunscripciones administrativas en que se halla dividido el Archípiélago filipino, y es nuestro propósito ocuparnos de tan interesante dato; pero antes vamos á ver cómo se halla distribuída la población filipina geográficamente considerada, ó sea el número de habitantes correspondiente á cada una de las principales islas que constituyen el Archipiélago.

En el censo oficial no se encuentra este dato, pero es demasiado importante para que lo omitamos, aunque tengamos necesidad para ello de practicar operaciones algún tanto molestas.

El Archipiélago filipino se halla comprendido, como todos saben, entre los 120° 40′ y 130° 37′ de longitud E. del meridiano de Madrid, y los 5° 9′ y 21° 3′ de latitud N., y alcanza una extensión máxima de 1.950 kilómetros de N. á S. (1), merced á cuyas circunstancias y á las de su especial geografía en aquellas privilegiadas provincias, pueden obtenerse todos los

(1) Esta y las siguentes cifras expresivas de longitud y superficie de las Islas Filipinas, están tomadas de los *Apuntes geográficos sobre Ultramar* publicados por D. Francisco Coello en el *Anuario estadistico de España* correspondiente al año 1858.

productos de la zona tórrida y de las templadas. Su menor distancia del Continente chino es de 630 kilómetros.

En la parte más septentrional se encuentran las islas Batanes y Babuyanes, pequeñas todas, á excepción de ocho menos insignificantes, y que en junto miden 620 kilómetros cuadrados de superficie. La más septentrional sólo dista 120 kilómetros de la isla Formosa, perteneciente al Imperio chino.

Sigue al Sur la extensa isla de Luzón, la isla privilegiada entre todas las islas del mundo tropical, como ha dicho el ilustre Crawfurd, por su fertilidad, por sus abundantes y caudalosos ríos, por sus muchas y extensas bahías y por todas sus condiciones naturales verdaderamente superiores. Su longitud asciende á 774 kilómetros en el sentido de NO. SE., y la superficie á 110.940 kilómetros cuadrados, mas 9.310 que miden las diferentes islas que de Luzón dependen, entre las cuales merecen mención las de Masbate (3.637 kilómetros cuadrados), Ticao (362), Burias (292), Marinduque (829), las Catanduanes (1.803) y la de Polillo (782), estas dos últimas en el mar Pacífico y las anteriores al Sur.

A la isla de Luzón sigue por la parte del SO. La de Mindoro, de 178 kilómetros de longitud máxima y 9.650 de superficie. Hácia el mismo lado se encuentran las islas de Basuagan ó Busuanga, las Calamianes, con una multitud de islotillos, y la isla de la Paragua cuya mayor dimensión es de 429 kilómetros, y la superficie de 13.850.

Todavía más al SO. continúa esta cadena la isla de Balabac, con estación naval y distante sólo 90 kilómetros de la gran isla de Borneo, situada al Sur.

Contigua, y al E. de la Paragua, se encuentra la isla de Dumaran, y más hacia el O., exparcidas en una considerable extensión de mar, los grupos de las islas Cuyos y Cagayanes, todas de escasa importancia.

Hacia el SE. de Luzón se encuentra la isla de Sámar, de 12.175 kilómetros cuadrados de superficie, y al O. las de Leyte, separada de la anterior por el angosto estrecho de San

Juanico y con 9.500 kilómetros cuadrados de extensión superficial, la de Bohol (3.250), la de Cebú (5.925), la de Negros (8.705) y la del Panay (11.790), con varias islas menos importantes, de las cuales las más notables son las de Sibuyan (349 kilómetros cuadrados), Romblón (1.500) y Tablas (779), hacia el lado de Mindoro, la de Guimarás (445), muy próxima á la de Panay, y la de Fuegos ó Siquijor (442), al Sur de la de Negros.

Al Mediodía de todo este grupo, conocido con el nombre de Las Visayas, se encuentra la importantísima isla de Mindanao, cuya longitud de N. á S. es de 447 kilómetros y de 483 de E. á O. La superficie de esta isla, de la que sólo ocupa España pequeñas porciones de territorio, mide 84.730 kilómetros cuadrados, ú 87.680 si se le agregan las varias isletas que de ella dependen.

Muy cercana á la parte O. de Mindanao, se halla la isla de Basilan, de 1.275 kilómetros cuadrados de superficie, y de ésta parten en dirección SO. varios islotes, formando como una cadena que enlaza el Archipiélago con la isla de Borneo, y entre las cuales se encuentra la isla de Joló y la de Tavi-Tavi, guarida de piratas moros.

Tales son las principales islas que componen el Archipiélago filipino, cuya superficie total asciende á 345.585 kilómetros cuadrados, es decir, al 69 por 100, ó sea á las dos terceras partes próximamente de la España peninsular. Nuestra nación posee, por lo tanto, en la Oceanía dominios cuya extensión superficial excede á la del Reino Unido, á la de Noruega y á la de Italia, y entre las islas que constituyen tan importante colonia, las hay, como Cebú, igual en superficie á la provincia de Gerona; como Negros, mayor que la de Almería; como Mindoro y Leyte, mayores que Puerto Rico y poco menores que la provincia de Lugo; como Sámar, igual á la de Lérida; como la Paragua, mayor que la de Sevilla, una de nuestras provincias más extensas; como Mindanao, poco menor que toda la Andalucía; como Luzón, en fin, que es mayor que la Isla de Cuba, mayor también que Portugal, doble que Grecia, tres veces la

Suiza, y bastante mayor que Navarra, Aragón, Cataluña y Valencia reunidas.

Ahora bien: la población correspondiente á las principales fracciones del territorio filipino de que acabamos de hacer mérito, es la que sigue:

ISLAS	KILÓMETROS CUADRADOS (1)	HABITANTES
Luzón y sus adyacentes..........	120.250	3.258.387
Mindanao........................	87.680	162.535
Samar...........................	12.175	178.890
Panay...........................	11.790	777.777
Mindoro.........................	10.383	58.128
Leyte...........................	9.500	220.515
Negros..........................	8.705	204.669
Cebú............................	5.925	403.296
Bohol...........................	3.250	226.546

Si á la población que en el censo oficial arroja la suma de los habitantes registrados en las diferentes circunscripciones administrativas en que se halla dividida la isla de Luzón, se agregan los 161.333 en que el Sr. Arzobispo de Manila calcula la población no sometida ó independiente de la misma isla, re-

(1) No incluimos en este cuadro la isla de Palawan ó de la Paragua, á pesar de su gran extensión (13.850 kilómetros cuadrados); porque perteneciendo en parte septentrional de la provincia de Calamianes, y no expresándose en el censo oficial los pueblos de dicha provincia situados en la Paragua, no es posible fijar la población de esta isla. Por lo demás, tenemos suficientes datos para afirmar que se halla muy despoblada, pues toda la provincia de Calamianes, en la que se halla comprendido por completo el grupo de islas de este nombre, no es más que de 17.041 habitantes; y aunque también se halla en la Paragua la estación naval de Puerto-Princesa, esta circunstancia apenas influye en la población específica de la isla, pues los habitantes registrados en 1877 en dicha estación no fueron más que 578.

sultan 28 habitantes por kilómetro cuadrado; pero aun contrayéndonos á la cifra oficial, resulta una población específica relativamente muy ventajosa (27 habitantes por kilómetro cuadrado), como fácilmente se comprenderá, aunque sólo sea recordando que en Cuba no hay más que 13 habitantes por kilómetro cuadrado.

No puede decirse lo mismo respecto á Mindanao, pues aparece con una densidad de población sumamente baja; pero no puede aceptarse como buena la cifra que resulta dividiendo el número de habitantes consignado en el censo por el de kilómetros cuadrados que tiene la isla, puesto que España no ocupa más que pequeñas porciones del territorio, y el resto continúa en poder de la raza sectaria del Korán y de los idólatras ó aborígenes. Para obtener resultados aceptables, deberíamos dividir el número de habitantes registrados por la superficie que éstos pueblan, pero no se conoce este dato. Estímase, sin embargo, en la duodécima parte de la isla la sometida á las autoridades españolas; y si el cálculo está bien hecho, ya no resulta tan desfavorable la población específica de Mindanao, pues aparece ser de 21 habitantes por kilómetro cuadrado, cifra muy superior á la que presentan los países con que la isla puede ser comparada, y que permite formar idea de la gran población (muy cerca de dos millones) que podría encerrar Mindanao si llegara estar totalmente sometida de hecho al Gobierno español, con sólo colocarse en circunstancias parecidas á las que reune el territorio actualmente dominado.

Sámar es la isla más extensa del grupo ó Archipiélago de las Visayas y la menos poblada. Pero de esto y de la población específica de las demás islas que figuran en la escala más atrás consignada, ya nos ocuparemos cuando examinemos la población respectiva de cada una de las provincias del Archipiélago, por constituir cada una de ellas una circunscripción administrativa, á excepción de la isla Panay, dividida entre tres provincias (las de Iloilo, Capiz y Antique), y cuya población específica de 66 habitantes por kilómetro cuadrado, no sólo es la más favorable que presenta el Archipiélago filipino, sino tam-

bién la que alcanza cifras más elevadas entre todas las colonias extranjeras que, por tener una extensión parecida á la isla de Panay, pueden ser comparadas con ésta. En efecto, Jamáica, de 10.859 kilómetros cuadrados y la isla más poblada que posee Inglaterra, no tiene más que 51 habitantes por kilómetro cuadrado; la privilegiada isla de Ceilán, 40; la de Trinidad, 34.

III

Aunque el censo oficial de 1877 presenta por orden alfabético la población de las diferentes circunscripciones administrativas en que se halla dividido el Archipiélago filipino, y así ha debido hacerlo por ser este el método que más facilita la consulta de tales documentos, nosotros vamos á exponer el dato por el orden geográfico, esto es, agrupando las provincias según la isla de que forman parte, ó según la agrupación natural que presentan dentro del vasto Archipiélago filipino. De este modo podrán formar idea más exacta de aquel país los que no lo conozcan bastante, y á nosotros nos será más fácil exponer las observaciones que nos sugiera el examen de las cifras contenidas en los siguientes cuadros expresivos de los nombres, extensión superficial y habitantes de las provincias en que se hallan divididas las Islas Filipinas:

Isla de Luzón y sus adyacentes.

PROVINCIAS (1)	SUPERFICIE (2) — *kilóm. cuad.*	HABITANTES	PROVINCIAS	SUPERFICIE — *kilóm. cuad.*	HABITANTES
Albay (3)...........	6.571	257.533	Bulacán	2.428	252 149
Abra, Pontoc y Lepanto (4).........	5.615	149.530 (5)	Burias.............	299	128
			Cagayán (7)........	14.419	72.697
Bataán.............	2.149	49.999	Cavite.............	1.239	132.064
Batangas (6).......	3.202	275.075	Camarines Norte (8)	3.911	30.631

(1) No se designan con este nombre todas las circunscripciones administrativas en que se halla dividido el Archipiélago; las hay que se llaman *distritos;* pero como unas y otras tienen el mismo grado de independencia entre sí, y con el nombre de *provincias* se designan todas en el censo oficial, no hemos vacilado en adoptar esta denominación, que evita, además, confusiones muy fáciles por la significación que la palabra *distritos* suele tener en Europa, donde no se aplica á subdivisiones de las provincias ó departamentos. Advertiremos, sin embargo, que se llaman *distritos* y no *provincias* las circuscripciones de Morong, Príncipe, Lepanto, Bontoc, Benguet, Infanta, Tarlac y Tiagan.

(2) Este dato está tomado de la interesante Memoria sobre la producción de los montes públicos de aquellas islas, escrita por el ilustrado Ingeniero del ramo D. Ramón Jordana y Morera, y publicada por el Ministerio de Ultramar. La confianza que deben merecer las cifras consignadas, el mismo Sr. Jordana lo indica por medio de la siguiente nota:

«La superficie total de las provincias y distritos ha sido deducida del mapa publicado por D. Francisco Coello. Como en él no están señalados con entera exactitud los límites de las provincias que entonces existían, he tenido que trazar de una manera insegura los de las que se han creado posteriormente; y como sobre el terreno mismo no puede saberse muchas veces con certeza á qué provincia ó distrito pertenece el suelo que se está pisando, dicho se está que no presento esas cifras como exactas.»

(3) El territorio de esta provincia se descompone en los siguientes términos:

	Kilóms. cuads.
En la Isla de Luzón..................	4.366
Isla de San Miguel....................	28
Isla de Cacraray......................	105
Isla de Bataán........................	175
Isla de Raporapo......................	94
Islas Cantanduanes..................	1.803
	6.571

(4) La dificultad de precisar la situación de los distritos de Lepanto y Bontoc, y la falta de noticias detalladas sobre el extenso territorio en que se encuentran enclavados estos distritos y su limítrofe la provincia de Abra, han obligado al Sr. Jordana á calcular en conjunto la superficie de estas circunscripciones administrativas, que, por lo demás, tienen entre sí completa independencia. Abra tiene 42.647 habitantes; Bontoc 82.429, y Lepanto 24.474.

(5) No nos inspira confianza esta cifra por las razones que más adelante expondremos.

(6) Forman parte de esta provincia las pequeñas islas próximas á sus costas de Maricaban, isla Verde y Fortun.

(7) Pertenecen á esta provincia las Babuyanes, pequeño grupo de islas volcánicas adyacentes á su costa septentrional.

(8) Corresponden á esta provincia las islas Calaguas, que forman un archipiélago situado cerca de la costa Norte, y otras varias menos importantes.

PROVINCIAS	SUPERFICIE — *kilóm. cuad.*	HABITANTES	PROVINCIAS	SUPERFICIE — *kilóm. cuad.*	HABITANTES
Camarines Sur.....	6.151	156.460	Nueva Ecija.......	8.242	123.771
Ilocos Norte.......	3.569	156.715	Nueva Vizcaya....	4.391	16.107
Ilocos Sur..........	1.519	201.049	Pampanga y Tarlac (3)............	4 363	309.066
Infanta (1).........	2 512	9.894	Pangasinán........	4.174	293.291
Isabela (2)..........	13.713	38.616	Príncipe...........	2.621	4.158
Laguna............	2.663	132.504	Tayabas (4)........	5.625	53.668
Manila.............	665	264.828	Union y Benguet (5)	3.439	123.680
Masbate...........	4.105	17.171	Zambales..........	4.254	94.551
Morong...........	846	43 062			

Islas Visayas.

PROVINCIAS	KILÓMETROS CUADRADOS	HABITANTES
Antique (6)..........	3.793	124.103
Bohol (7)........................	3.804	226.546
Cápiz............................	4.025	243.244
Cebú (8).........................	6.793	403.296
Iloilo (9)........................	5.264	410.430
Leyte (10).......................	10.209	220.515
Negros (11)......................	9.064	204.669
Romblón (12)....................	1.279	28.154
Sámar (13)......................	12.690	178.890

(1) Pertenecen á este distrito la isla de Polillo y otras más insignificantes.

(2) Pertenecen á esta provincia la Comandancia militar de Saltán, situada al NO. de la misma sobre el territorio que riegan el rio Saltán y sus afluentes.

(3) En la dificultad de precisar los límites de estas dos circunscripciones, el Sr. Jordana las presenta reunidas. La provincia de Pampanga tiene 226.309 habitantes, y Tarlac 82.757.

(4) Pertenecen á esta provincia las islas de Alabat y Calbalete, situadas junto á la costa septentrional en la bahía de Lamón.

(5) Tampoco aparece por separado la superficie de estas dos circunscripciones en la Memoria del Sr. Jordana. La provincia de la Unión tiene 103.370 habitantes; Benguet, 20.310.

(6) Los distritos de Antique, Cápiz é Iloilo forman reunidos la isla de Panay.

(7) Forman esta provincia, á más de la isla de Bohol, la de Siquijor ó isla de Fuegos, y las de Mino, Panglao y otras aún más insignificantes adyacentes á la primera.

(8) Consta este distrito de la isla de su nombre y de otras varias adyacentes, entre las cuales son las más notables las de Bantayan, Guintacan, Malapacua ó Pulo Lugón, Olango y la de Mactan, en que pereció el ilustre Magallanes.

(9) El distrito de Iloilo, uno de los tres en que se halla dividida la isla de Panay, comprende, á más del territorio comprendido en esta isla y de la Comandancia de la Concepción, situada también en Panay, la isla de Guimarás, de 445 kilómetros cuadrados, y otras adyacentes de más reducidas dimensiones, á saber: Bilirán, Panaon, Limaragua, Camotes, Calunmagan, Maripipi, Caruasa y otras menos importantes.

(10) En esta forma: isla de Leyte, 9.500 kilómetros cuadrados; islas adyacentes, 709; total, 10.209.

(11) Forma parte de esta circunscripción administrativa el distrito de Escalante, situado en la misma isla de Negros.

(12) Este distrito se compone de tres islas principales: las de Romblón, Tablas y Sibuyan, y otras quince más pequeñas, de las cuales sólo están pobladas siete, á saber: las de Maestre de Campo, Banton, Sinará, Agat, Nagoso, Lugbon y Bangot.

(13) A saber: isla de Samar, 12.175 kilómetros cuadrados; islas adyacentes (Batag, Laguan, Jomonjol, Manicam, Parasan, Buad, Capul, Puercos y Balicuatro), 515: total, 12.690

Isla de Mindanao.

PROVINCIAS	KILÓMETROS CUADRADOS	HABITANTES
Zamboanga......................	?	14.144
Misamis........................	?	88.376
Surigao........................	?	56.246
Dávao..........................	?	1.695
Cottabato......................	?	1.282
Isabela de Basilán...............	1.275	792

Además existen en el Archipiélago las provincias de Mindoro, Batanes, Calamianes y Joló, y las estaciones navales de Puerto Princesa, Balabac y Corregidor.

La provincia de Mindoro comprende la isla de este nombre, las de Marinduque, Lubán, Libagao, Marinayan, Mompag, Santa Cruz, Golo, Buyagao, Semirara, Siboy y otras más insignificantes; mide 10.383 kilómetros cuadrados, y su población está reducida á 58.128 habitantes.

La provincia de Batanes está formada por el pequeño Archipiélago de este nombre, situado al N. de Luzón y compuesto de varias islas de escasa superficie divididas en dos grupos: uno el septentrional, que comprende las islas de Siayan, Ditorcan, Misanga, Mabadis y otras mucho más insignificantes todavía; y otro el meridional, formado con las Basay, Saptan, Hugos y Diquey. Su total superficie mide 620 kilómetros cuadrados, y la población es de 8.745 habitantes.

La provincia de Calamianes se compone de las islas de Calamian, Busbagon, Lutaya, Culiong, Coron, Linacapan, Ilog, Dumaran y Cuyo, con otras menos importantes, y de la parte

Norte de la Paragua; su superficie total asciende á 7.889 kilómetros cuadrados, y la población á 17.041 habitantes.

La provincia de Joló comprende todo el Archipiélago de este nombre, y mide 1.765 kilómetros cuadrados. La superficie de la isla de Joló es de 800 kilómetros cuadrados, y su población de 1.401 habitantes.

La estación naval de Balabac, situada en la isla de este nombre, de 323 kilómetros cuadrados, tiene 1.939 habitantes; la de Puerto Princesa, fundada el año 1871 en la costa oriental de la Paragua, 578; y la de Corregidor, pequeña isla de solo 8,5 kilómetros cuadrados, situada á la entrada de la bahía de Manila, 419.

Las islas Marianas no forman parte, bajo el punto de vista geográfico, del Archipiélago filipino, pero sí bajo el aspecto administrativo, y figuran por esta causa en el censo de 1877. Son 16, que juntas miden una superficie de 1.026 kilómetros cuadrados, y las más extensas son Guaján, Rota, Tinián y Saipán. En la primera, que tiene 405 kilómetros cuadrados, está la capital ó cabecera, Agaña. La población total de las islas Marianas es de 8.665 habitantes.

Consignado el número de habitantes y superfiicie de las diferentes circunscripciones administrativas en que se halla dividido el Archipiélago filipino, veamos cuál es la población específica de las mismas, y al efecto empecemos por la isla de Luzón, que bajo este punto de vista presenta las siguientes cifras:

PROVINCIAS	Habitantes por kilóm. cuad.
Manila	368
Ilocos Sur	132
Çavite	115
Bulacán	104
Batangas	86
Pampanga y Tarlac	71

PROVINCIAS	Habitantes por kilóm. cuad.
Pangasinán	70
Morong	51
La Laguna	50
Ilocos Norte	44
Unión y Benguet	36
Albay	33
Abra, Lepanto y Bontoc	26
Camarines Sur	25
Bataan	23
Zambales	22
Nueva Écija	15
Tayabas	10
Camarines Norte	8
Cagayán	5
Nueva Vizcaya	4
Infanta	4
Masbate	4
Isabela	3
Príncipe	2
Burias	0,6

Dedúcese del precedente cuadro que la provincia de población más densa es Manila, como debía de suponerse, hallándose situada en ella la capital del Archipiélago y siendo su territorio en extremo reducido. Por regla general figuran á continuacion las provincias limítrofes á la de Manila; la de Cavite, cuyo fértil suelo efrece los productos agrícolas más estimados, entre ellos el ya afamado café de Silang; la de Batangas, una de las comarcas más ricas del Archipiélago, como consecuencia natural de la feracidad de sus tierras, de la benignidad de su clima, de la abundancia de sus aguas y de la actividad libre é inteligente de sus habitantes, que al mismo tiempo que á la cria de ganado, se dedican al cultivo del arroz, del maíz, del café, del añil, de la pimienta, del algodón, de la nuez moscada, del

cacao, del trigo y de sin número de frutas y legumbres; la culta, industriosa y saludable provincia de Bulacán, que recuerda al viajero las comarcas más ricas de Java, aunque sobrepujando en bienestar á las *desas* de aquella isla; la de Pampanga, una de las más fértiles y mejor cultivadas de Luzón, notable principalmente por las grandes cantidades de azúcar que exporta (1); el distrito de Morong, que aunque montuoso su mayor parte, tiene en Manila un mercado próximo é importante para sus productos agrícolas; y la de La Laguna, de pasmosa fertilidad y abundantísimas cosechas, entre las que sobresale la de aceite de coco. Por lo demás, no es de extrañar tal densidad de población en semejantes provincias. El número de habitantes aumenta en proporción á la cultura y riqueza del país, y Manila, al mismo tiempo que un importantísimo mercado y un gran centro comercial, es un foco de civilización, cuya benéfica influencia deben recibir principalmente las localidades más próximas. Estas se comunican con la capital del Archipiélago por medio de la bahía de Manila, de caudalosos ríos ó de excelentes caminos; y como la acción administrativa puede ser más eficaz y solícita que en comarcas más lejanas, la seguridad individual es mayor, más pronta la resolución de los negocios, así de interés público como de conveniencia privada, y más fácil la vida en todos sentidos.

Pero no son las comarcas inmediatas á la capital de las islas las únicas que presentan una gran población específica. Precisamente la provincia que figura en este punto con cifras más favorables después de la de Manila, cuyas excepcionales circunstancias ya hemos indicado, se halla muy distante de aquella ciudad, pues es la de Ilocos Sur, situada al Norte de la

(1) El Ingeniero de caminos D. Eduardo López Navarro, estima en 2.176 kilómetros cuadrados la superficie de la provincia de la Pampanga propiamente dicha, esto es, sin el distrito de Tarlac; y si el cálculo está bien hecho, como debe creerse tratándose de tan ilustrada persona, resulta que la población específica de la Pampanga es igual á la de Bulacán, cual debía esperarse de la analogía de condiciones entre ambas comarcas, puesto que en el censo oficial de 1877 figura la primera con 226.309 habitantes.

isla de Luzón, y que, según han podido ver nuestros lectores en la precedente escala, aparece con la elevada cifra de 132 habitantes por kilómetro cuadrado; y aunque no tan distante la provincia de Pangansinán, también es una de las comarcas más pobladas, puesto que en las inmediatas á Manila sólo le aventajan las de Cavite, Batangas y Bulacán. Pero es que la mayor parte del territorio de la provincia de Pangasinán lo constituyen una extensa llanura ligeramente inclinada hácia las costas, con abundante riego y fértiles terrenos, que los naturales dedican con gran éxito al cultivo del arroz, del maíz, de la caña dulce, de los cocos y otras varias cosechas; y en cuanto á Ilocos Sur, hay que tener presente que, además de la gran feracidad de su suelo, del cual se obtienen todos los productos propios del Archipiélago, son sus habitantes tan hábiles y emprendedores, que la fabricación de tejidos constituye ya en aquella localidad un ramo de industria floreciente y van adquiriendo manifiesta importancia otras varias manufacturas, ejemplos de gran valor que permiten esperar análogos resultados, y una gran población en otras comarcas, hoy casi despobladas, á pesar de las inmejorables condiciones de su suelo, á consecuencia de los viciosos sistemas que sobre ellas han pesado hasta que recientemente ha sido abolido el monopolio del tabaco.

Siguen en la escala de densidad de población á las provincias inmediatas á Manila, las de Ilocos Norte y Albay; pero tampoco son de extrañar sus ventajosas cifras en este punto, toda vez que los habitantes de la primera son tan laboriosos é inteligentes como los de su limítrofe, la de Ilocos Sur, aunque con menos elementos que éstos, porque los extensos bosques del país dejan muy reducida la parte del territorio cultivada; y en cuanto á la de Albay, sabido es de todos que ocupa el primer lugar entre las comarcas productoras de abacá, que tan pingües ganancias deja al país por lo muy solicitado que es este artículo por el comercio extranjero, especialmente por el de los Estados Unidos é Inglaterra.

Figuran á continuación las provincias de La Unión con el distrito de Benguet y la de Camarines Sur. Su población ya no

puede calificarse de numerosa, tal como resulta de la relación entre el número total de habitantes y la extensión superficial del país; pero debemos advertir, para que pueda formarse juicio exacto acerca de los recursos del suelo, que la población de ambas provincias, merced á lo montuoso del país, está acumulada en las comarcas llanas é inmediatas á las costas; así es que, considerada la provincia de La Unión independientemente del distrito de Benguet, presenta una población específica de 77 habitantes por kilómetro cuadrado.

Llama la atención que, estando la provincia de Bataán tan próxima á Manila, y siendo uno de sus límites la bahía de este nombre, que parece ofrecerle fácil comunicación con aquel gran centro comercial y de consumo, no contenga una población tan numerosa como la de las demás provincias en que concurren iguales circunstancias, y la extrañeza todavía parece más fundada cuando se observa que el azúcar, el añil y el arroz de Bataan son, por su excelente calidad, de los más estimados en el Archipiélago; pero todo lo explica la gran cordillera que corre por la parte central de la provincia, y que priva á los pueblos situados al Oeste de las ventajas de que gozan, bajo el punto de vista de comunicación con Manila, los habitantes de las costas de la bahía de este nombre, en donde por esta misma causa se encuentra acumulada la mayor parte de la población.

Y por idénticas causas aparece la provincia de Zambales á continuación de la de Bataán en la escala de densidad de población. El terreno llano y susceptible de cultivo agrario está reducido á una angosta zona comprendida entre el mar de China y las prolongaciones de la sierra de Mariveles, y las considerables alturas de esta cordillera dificultan extraordinariamente su comunicación con las provincias inmediatas. La población de Zambales crece, sin embargo, considerablemente, merced á la inmigración de ilocanos que van aplicando á su nueva residencia la laboriosidad é inteligencia que les distingue. Tanto es así, que esta provincia aparece en la *Guía de forasteros de Filipinas* del año 1858 con 31.116 habitantes, y en 1876 contaba ya con 94.551, es decir, había triplicado.

De suerte, que bien pueden esperarse mayores aumentos si continúa aquella corriente de inmigración y se suple la falta de comunicaciones por la parte de tierra con las que ofrecen los excelentes fondeaderos de que dispone la provincia en las aguas del mar de China.

Mucho más desfavorables son todavía las cifras correspondientes á las provincias de Nueva Écija y Tayabas; pero respecto á la primera hay que advertir que, siendo una de las circunscripciones administrativas más extensas, su población se halla concentrada en la parte llana ó menos accidentada, por ser la restante extraordinariamente montañosa. No significa esto, sin embargo, que la provincia de Nueva Écija no pueda aspirar á mayor población. Puede, por el contrario, alcanzarla, y en términos muy considerables, con sólo construir buenos caminos trasversales y limpiar los ríos que surcan la planicie, porque la facilidad de las conduciones impulsaría á sus habitantes á dedicar los extensos páramos ó cogonales que hoy existen al cultivo de arroz, caña dulce y tabaco, que actualmente obtienen de la parte roturada.

El territorio de la provincia de Tayabas es sumamente quebrado, y escasas, por consiguiente, las tierras de cultivo, á excepción de las que ocupan los pueblos de la parte occidental, en donde se cosechan abundantes y excelentes productos agrícolas. La superficie que ocupan los bosques es por lo menos de 3.800 kilómetros cuadrados, es decir, el 68 por 100 de la superficie total; de suerte que no es de extrañar su escasa población específica.

Tampoco puede sorprender la escasa población de la provincia de Camarines Sur. A excepción de una zona que se extiende á lo largo de las costas N. y E., toda la parte interior se compone de una enmarañada red de sierras, montañas, cerros, barrancos y precipicios, cubiertos por una exuberante vegetación leñosa, que reducen considerablemente la superficie susceptible de cultivo y dificultan sobremanera la explotación de las vastas llanuras que á veces aparecen entre esas mismas prominencias y sinuosidades.

La población específica de Nueva Vizcaya, Infanta y Masbate no es ya más que de cuatro habitantes por kilómetro cuadrado; pero la primera se halla situada entre los arranques de la *Sierra Madre* por el E. y de la cordillera central por el O., cerrada al S. por el núcleo orográfico de donde se desprenden ambas cordilleras, y cruzada por un gran número de sierras secundarias, formadas por las estribaciones de aquéllas; de modo que la superficie susceptible de cultivo es muy reducida, y la falta de comunicaciones hace más difícil su explotación (1). La superficie del distrito de la Infanta es sumamente accidentada; pues á causa de estar formada en su mayor parte por las montañas que se desprenden de la alta divisoria occidental de la isla de Luzón, se halla surcada por gran número de ramificaciones trasversales que van á morir en la costa del Pacífico,

(1) Para la mejor inteligencia de lo que venimos diciendo, debemos rocordar que todas las cordilleras de la isla de Luzón arrancan, según parece, de un nudo central llamado los Caraballos, elevadísimos montes cuya cumbre más alta se halla situada en los 124° 30′ longitud y 16° 7′ latitud Norte. Desde este punto parten tres cordilleras principales que constituyen lo que podemos llamar el sistema general de la isla. La primera, próximamente en dirección Norte, es la más elevada; toma el nombre de Caraballo Central en los dos primeros tercios de su longitud, y de Caraballo Norte en el resto; tiene una anchura de 80 kilómetros próximamente, sirve de divisoria á las provincias de Nueva Vizcaya y Cagayán, que quedan al E., y á las de Ilocos Norte y Abra, situadas al O., y termina en la punta Pata, en el mar de la China. Es la segunda cordillera conocida con el nombre de Sierra Madre, que se dirige en sentido NNE., separa la provincia de Nueva Écija de las de Cagayán y Nueva Vizcaya, que resultan al O., y concluye al Norte de la isla en cabo Engaño. La tercera cordillera arranca del O. del Caraballo y se dirige al S., separando las provincias de Nueva Écija y la Laguna de los distritos del Príncipe y la Infanta, atraviesa las provincias de Tayabas, ambos Camarines y Albay, formando la divisoria de aguas entre el Océano Pacífico y el mar Mindoro, y muere junto al Estrecho de San Bernardino, muy cerca del volcán de Bulusán. Aparte de estas tres principales líneas de montañas hay otras secundarias, entre las que merece citarse la Sierra de Mariveles, que partiendo del puerto de este nombre corre en dirección NNO., separa la provincia de Zambales de la de Pangasinán y la Pampanga, y termina en el Cabo Boliano, al extremo del golfo de Lingayen; la sierra del Sungay y Maquiling, que se dirige de E. á O. por el S. de la gran laguna de Bay y se une á la última de las tres cordilleras principales en el Banajao de Lueban, y la cordillera que, corriendo casi paralela al Caraballo Central y Norte, separa la provincia de Ilocos Sur de la de Abra.

y sólo en ésta se encuentra una pequeña zona llana dedicada al cultivo agrario. No debe, pues, sorprendernos su escasa población. Es la consecuencia forzosa de su pobreza de recursos y de la falta de comunicaciones.

En cuanto á la provincia de Masbate, debe tenerse presente que la vertiente SO. de la cordillera que cruza toda la isla de Masbate carece casi por completo de población, á causa de lo muy accidentado del terreno, y la de Ticao se halla completamante cubierta en sus dos terceras partes de bosques, y en el resto de cogonal y monte bajo. No puede, por consiguiente, causar extrañeza que aparezca esta provincia con cifras tan desventajosas.

La provincia de Cagayán, por la abundancia de aguas, así como por la gran variedad de exposiciones y de propiedades que el terreno ofrece en virtud de lo accidentado de su superficie, es una de las comarcas más fértiles de la isla de Luzón y que mejores condiciones presentan para el cultivo agrario. ¿Cómo es que, á pesar de tan favorables circunstancias y de sus numerosos ríos, entre los que sobresale el río Grande de Cagayán, el más caudaloso y de curso más largo de toda la isla de Luzón (1), y de sus dilatadas costas abiertas al mar de China y

(1) Este río mide, en efecto, una longitud de 330 kilómetros próximamente; tiene su origen en las vertientes septentrionales de los Caraballos, cuyas primeras aguas recoge; dirígese luégo invariablemente hacia el N., atravesando por el centro de las provincias de Nueva Vizcaya y la Isabela, entra en la de Cagayán y desagua en el mar de la China junto á Aparrí, en el punto medio, con corta diferencia, de la costa septentrional de la isla. Entre sus numerosos afluentes merecen especial mención el Magat, de unos 160 kilómetros de longitud; el Pinacanauán, que se une al río Grande á poca distancia de Tuguegarao, capital de la provincia de Cagayán, después de haber corrido unos 40 kilómetros; el Fulay, que vierte sus aguas en el río principal junto á Alcalá, el Pangul y el Bangag.

Después del río Grande de Cagayán, los más importantes de la isla de Luzón son: el Abra, el Agno Grande y el río Grande de la Pampanga.

El río Abra nace en la encumbrada cordillera de los Caraballos, cerca de Mancagán; engrosado en breve con numerosas corrientes de aguas, atraviesa la provincia de su nombre, penetra en la de Ilocos Sur, donde toma el nombre de Santa, dividiéndose en tres

al Pacífico, la población de esta provincia no llega á seis habitantes por kilómetro cuadrado, mientras en la provincia limítrofe de Ilocos Norte esta relación es de 45 por 1? Porque Cagayán era una de las provincias sobre que principalmente pesaba el funestísimo monopolio del tabaco por el Estado, y al paso que el ilocano es libre para dedicar sus tierras á las cosechas que más le placen, y las cultiva con arreglo á sus conocimientos, guiado por la práctica y por su propia responsabilidad, y debate libremente el precio del fruto de sus capitales y trabajo con el comprador, y recibe de éste el importe de la cosecha en el momento estipulado, el habitante de Cagayán no

brazos, todos navegables, que desaguan en el mar por las barras de Butas, Nioig y Dile, después de un curso próximamente de 160 kilómetros.

El Agno Grande tiene su origen al SE. del nacimienlo del anterior, á poca distancia del mismo y en las vertientes occidentales del Caraballo central; cruza en dirección de N. á S. toda la parte oriental del distrito de Benguet, penetra en la provincia de Pangasinán, siguiendo la misma marcha hasta las inmediaciones de Villasis, desde donde se encamina hacia el O., tuerce su curso hacia el N., y por fin desagua en el golfo de Lingayen, en el mar de China, después de dividirse en varios brazos que pasan por San Isidro, Lingayen, Binmaley y Dagupán.

El río Grande de la Pampanga recoge las aguas que vierten las faldas meridionales del Caraballo Sur, pasa por el pueblo de Pantabangán, cuyo nombre toma, se dirige hacia el S., recoge las aguas del Coronel, sigue su curso hacia el SO., pasa por Canabatuán, Jaén y San Isidro, pueblos todos de la provincia de Nueva Écija, y junto al último, capital de la misma, se le reune el río de Gapán; sigue en la misma dirección, penetra en la provincia de la Pampanga por Arayat, incorporándosele antes el río Chico de la Pampanga, que nace en la laguna de Canarén, se dirige al E., da una rápida vuelta, marcha hacia el S. paralelamente á la margen occidental del Pinal del Candaba, gran laguna que se forma con las inundaciones, y desemboca en la bahía de Manila por Hagonoy, perteneciente á la provincia de Bulacán.

Aunque no tienen la importancia que los precedentes, meren mencionarse también el río Pasig, que es el desagüe de la gran laguna de Bay, y desemboca junto á Manila en la bahía de este nombre; el Apoyao, que es el más importante de la provincia de Cagayán después del río Grande, y que desagua en la barra de su nombre, y el Vicol ó Naga, que nace en el extremo meridional de la provincia de Camarines Sur, se dirige al NO., llega al lago Bato, de donde sale en la misma dirección, recibe el río Buhi, que procede del lago de su nombre, aumenta su caudal con el desagüe del lago de Baao, y desemboca en la bahía de San Miguel en el mar Pacífico.

podía dedicar sus propiedades más que al cultivo del tabaco; en la siembra, en los trasplantes, en todas las operaciones propias de esta cosecha, tenía que ajustarse precisamente á las instrucciones recibidas de un agricultor improvisado, del colector, que era un abogado; recogida la cosecha no podía venderla más que á la Hacienda; los agentes de ésta eran los que le ponían precio, y el dueño del tabaco no recibía en cambio del producto de su sudor y de sus afanes más que un pedazo de papel, un resguardo, que no hacía efectivo hasta pasados algunos años, cuando lo permitía la situación, siempre angustiosa, del Tesoro filipino, ó que enajenaba, obligado por la necesidad, con enormísimos descuentos. Tan inicuo sistema, tanta desventura, no podía producir más que la miseria más espantosa, y una despoblación tan considerable como la que, en efecto, presenta la provincia de Cagayán, que debía ser una de las más pobladas y florecientes del Archipiélago, á causa de lo mismo que hasta hace poco constituía su desgracia, á causa de sus inmejorables condiciones para el cultivo del tabaco, pingüe cosecha que, abandonada á la especulación privada, ha hecho ricos á Cuba y á varios Estados de la república anglo-americana. De esperar es, por consiguiente, que, merced al desestanco del tabaco, no tarde en ocupar la provincia de Cagayán lugar más ventajoso en la escala de densidad de la población de Filipinas.

Con decir que la provincia de Isabela se hallaba en idénticas condiciones que la de Cagayán en cuanto á les términos en que el Estado explotaba el monopolio del cultivo del tabaco, con la sola diferencia de que, en la primera, el que dirigía las operaciones agrícolas era un militar, es lo suficiente para comprender la causa de estar tan despoblada, á pesar de la feracidad de sus numerosos valles y del escaso trabajo con que pudiera reducirse á cultivo gran parte de su territorio, hoy improductivo. Es cierto que los 38.616 habitantes asignados á esta provincia son únicamente los registrados en los pueblos sometidos, y no comprenden, por lo mismo, las diferentes tribus salvajes que viven en sus montes (los Gaddanes, los Catalan-

ganes, los Ilongotes, los Bungananes y los Mayoyaos); pero por numerosa que sea esta población independiente, que no puede serlo mucho tratándose de tribus plagadas de enfermedades y reducidas á mantenerse casi exclusivamente con los productos espontáneos de los bosques, harto se comprende que poco pueden aumentar la población total de la provincia, aun sumadas á los habitantes del territorio sometido, y poco, por consiguiente, mejoraría la relación de tres habitantes por kilómetro cuâdrado en que se encuentran estos últimos.

Los últimos lugares de la escala los ocupan el distrito del Príncipe y el de Burias. El teritorio del distrito del Príncipe permanece inexplorado en su mayor parte; y si no ha podido penetrarse en él, ni aun con el objeto de formar idea de su constitución, mucho menos habrá podido explotarse; por lo que, á excepción de dos llanuras, en que se asientan las tierras de cultivo de Baler, Casignán y Casigurán, todo el territorio del distrito continúa cubierto de una vegetación exuberante y virgen é impenetrable, á la vez que por sus espesísimos bosques, por el justificado temor que inspiran las feroces tribus que en su seno habitan. La isla de Burias está cruzada por una cadena de montañas, en algunos puntos bastante elevadas; en la parte media se alza la denominada Engañosa, rodeada de riscos, sobre todo en la parte NO., y tanto esta montaña como las de menor elevación, sólo presentan vastos cogonales y abundante monte bajo; de suerte, que es muy poca la superficie cultivada en la isla.

Acaso hayan advertido nuestros lectores que en las observaciones que preceden, relativas á la población específica de las provincias de Luzón, hemos hecho caso omiso de la que presentan Abra, Lepanto y Bontoc, y que asciende nada menos que á 26 habitantes por kilómetro cuadrado. La razón consiste en la nota que oportunamente pusimos á la cifra de 149.550 habitantes con que aparece en el censo oficial de 1877 aquella extensa comarca, esto es, en la ninguna confianza que nos inspira este dato. A nuestro juicio es exageradísimo, y nos fundamos en que no guarda analogía con los consignados

en otras publicaciones. Según la Memoria sobre un plan de ferrocarriles para Filipinas, escrita por el Ingeniero D. Eduardo López Navarro, la población de Abra es de 37.771 habitantes, de 7.757 la de Bontoc y de 18.009 la de Lepanto; total, 63.537 habitantes; según la *Historia geográfica, geológica y estadística de Filipinas* de D. Agustín de la Cavada, á quien ha servido de guía para su excelente trabajo el censo de 1870, la mencionada comarca se hallaba poblada en esta fecha por 75.697 habitantes, en esta forma: Abra 35.090, Bontoc 10.134 y Lepanto 30.473. Ahora bien, ¿es posible que desde el año 1870 al 77 haya ascendido la población de aquella comarca desde 75.697 habitantes á 149.550? Las cifras correspondientes á Abra guardan entre sí perfecta analogía, y puede, por lo mismo, aceptarse la de 42.647 habitantes, consignada en el censo de 1877; tampoco tendríamos inconveniente en admitir como buena la de 24.474 habitantes con que figura el distrito de Lepanto en el expresado censo; pero da ningún modo puede justificarse la población de 82.429 asignada en 1877 á Bontoc, figurando este distrito con sólo 10.134 habitantes en el libro del Sr. Cavada, y con 7.757 en la Memoria de López Navarro. No permiten, por otra parte, creer otra cosa las condiciones topográficas de aquella comarca. Constituyen principalmente su territorio fragosas sierras y empinadas montañas, inexploradas en su mayor parte y habitadas hoy sólo por tribus salvajes, por los pacíficos Busaos, Tinguianes y Apayaos, por los sanguinarios Igorrotes y por los feroces, aunque menos terribles, Apayaos. Lo único que se conoce son las orillas del caudaloso río Abra, y en ellas tienen su asiento la mayor parte de los pueblos formados hasta el día, muy pocos en número, aunque relativamente prósperos, á causa de las abundantes cosechas que obtienen de los terrenos reducidos á cultivo, dedicados principalmente á maíz, arroz, tabaco, y en los pueblos más importantes también á caña dulce, algodón, añil, abacá, cocos, frutas y legumbres. Nada, pues, de extraño tiene que la provincia de Abra, compuesta de la totalidad de estos pueblos, presente una población específica de 18 habitantes por kilóme-

tro cuadrado (1); también puede admitirse para el distrito de Lepanto la relación de 9 habitantes por kilómetro cuadrado, que da por resultado la cifra consignada en el censo oficial, por ser muchas y numerosas las rancherías que pueblan aquella comarca; pero de ningún modo puede suponerse que los indígenas reducidos en el distrito de Bontoc lleguen á 82.429, porque esto daría por resultado una población de 54 habitantes por kilómetro cuadrado, es decir, una cifra muy superior á la que alcanzan las provincias de La Laguna, Ilocos Norte, La Unión y Albay.

El cuadro que sigue pone de manifiesto la densidad de población de las nueve circunscripciones administrativas en que se hallan divididas las Islas Visayas.

Habitantes por un kilómetro cuadrado.

Iloilo	78
Cápiz	61
Bohol	60
Cebú	59
Antique	33
Negros	23
Romblón	22
Leyte	22
Sámar	14

No es extraño que figure el distrito de Iloilo á la cabeza de la precedente escala y con una de las cifras más favorables que respecto á densidad de población presentan las provincias filipinas. En su litoral se encuentra el puerto más importante del

(1) La superficie de la provincia de Abra se estima por los Sres. López Navarro y Cavada en 2.331 kilómetros cuadrados, la de Bontoc en 1.534 y la de Lepanto en 2.058.

Archipiélago, después del de Manila; su industria, la fabricación de tejidos sobre todo, ha adquirido notable desarrollo; su ganadería es ya importante, y la agricultura se halla en un estado floreciente (1).

(1) Consignadas en notas anteriores la orografía é hidrografía de la isla de Luzón, vamos á hacer otro tanto respecto á las islas Visayas.

Isla de Panay.—Del extremo NO. de la isla arranca una gran cordillera que, formando una curva, se dirige al SE., elevándose insensiblemente hasta la Visita de las Navas, en donde la corta un valle trasversal. Desde este valle empieza á elevarse nuevamente hasta llegar al monte Opao, el más alto de la isla, y luégo se inclina al E. y después hácia el NE., formando un arco que pasa por el pico de Arcángel ó Balisón y viene á terminar en la costa oriental de la isla en la jurisdicción de Dumarao. De esa gran cordillera parten tres ramas principales, aunque no muy elevadas, que todas siguen la dirección de SO. á NE., y vienen á terminar en la costa septentrional. Otra divisoria notable es la que, desprendiéndose de la cordillera matriz anteriormente descrita, en la jurisdicción de Buruanga, se inclina primero hacia el N., para seguir luego de N. á S., y dá orígen á varias ramificaciones que marchan de NE. á SO. Los ríos más notables son el Panay, que corre de S. á N., bifurcándose hácia el final de su curso en dos brazos, de los cuales el uno desemboca en el mar junto á Cápiz y el otro en el sitio de Banicá. El Aclán, que nace en el monte Opao, sigue la dirección de SO. á NE., recibe infinitos y pequeños afluentes y desagua en el mar entre Calibo y Macabó después de unas 13 leguas de curso. El Tibiao, que procede del monte Madiaas, de donde se precipita formando una cascada de 200 piés de altura y continúa en dirección NE. á SO. hasta desaguar en el mar. El Dalnas, mucho más caudaloso que el anterior, tiene igualmente su orígen en las faldas del Madiaas, corre en la misma dirección, y después de siete leguas de curso impetuoso desemboca en el mar entre Tibiao y Bárbara. El río Cairnaon nace en el llamado Monte Alto, recorre un trayecto de 14 leguas, engrosando su caudal con un gran número de afluentes y desagua entre Nalupa Nueva y Guisiján. El Paliuan baja de las faldas del mismo monte, corre en la misma dirección que el anterior y se pierde en el mar entre Guisiján y Bugacón. El Cagaranán, paralelo á los anteriores, procede del monte Dumarao, y vá á desaguar en Bugacón. El Sibalón, que es muy caudaloso y temible por la impetuosidad de su corriente, sale del monte Dumindig, y después de unas 20 leguas de curso muere en el mar en las inmediaciones del pueblo de San Pedro.

Isla de Negros.—Una cordillera que corre de N. á S. la divide en dos partes, dificultando la comunicación entre las costas oriental y occidental. Las cúspides más elevadas son el monte Silay, situado hacia el N.; el Canlaón, volcán activo, cuya situación no está determinada en las cartas geográficas, y el Tipasi al S. Algunos ramales, que llegan á veces hasta poca distancia de las costas, se desprenden de uno y otro lado de la divisoria principal.

Abunda el distrito de Cápiz en extensos y fértiles valles, surcados por varios ríos y esteros que los fecundan; sus cosechas son importantísimas, y considerable la fabricación de tejidos de abacá y algodón. Tan favorables condiciones naturales, y tanta laboriosidad por parte de sus naturales, forzosamente debían dar por resultado una población muy numerosa.

El esmero con que los habitantes de Bohol cultivan sus tierras, el mérito de sus tejidos, el comercio que hacen con varios artículos y los abundantes recursos que les proporciona la pesca, son las causas de que este distrito ocupe el segundo lugar en las islas Visayas, bajo el punto de vista de su población específica.

Los ríos principales son: el Danao, que corre hacia el N., entre Calatrava y Escalante, presentando una anchura media de 200 metros y 15 ó más de profundidad en varios sitios; y el Marianas, con un brazo mayor llamado Tanao, que pasa en direccién N. por entre el barrio del mismo nombre y Cádiz Nuevo, tiene una anchura de 300 metros y 10 de profundidad á un kilómetro antes de su desembocadura. Los demás ríos son menos caudalosos que los anteriores.

Isla de Cebú.—Atraviesa toda la isla de N. á S. una cordillera poco elevada, que no impide las comunicaciones entre las costas opuestas. Los ríos que de esa divisoria se desprenden son de escasa importancia por su buen curso, mas sus aguas pudieran utilizarse para el riego.

Isla de Bohol.—Ni el relieve del terreno, ni las condiciones de los pequeños ríos que por la superficie corren, ofrecen particularidad alguna digna de mención.

Isla de Leyte.—El terreno es muy accidentado, aunque existen muchos valles que permiten el desarrollo del cultivo agrario. Una cordillera, que recorre toda la isla de NO. á SE., separa las aguas que se dirigen al Pacífico, de las que, en opuesto sentido, van á parar al mar de Visayas. Esta divisoria paralela en toda su longitud á la costa O., de la cual dista poco, presenta algunas cumbres bastante elevadas, tales como el pico Colasi en la comprensión de Leyte, el monte Mandivin en la de Palompón, que es el más alto de todos los de la isla, y los de Capo-ocán, Aslum y Zibagay, cubiertos todos ellos de espesos bosques.

Los ríos que, partiendo de la divisoria central, corren hacia el E., son más caudalosos y de más largo curso que los que se dirigen hacia el O. El Maya pasa por el S. del pueblo de Dagami, tiene un curso de nueve leguas y desagua en el mar Pacífico. El Barugo nace en las montañas del término jurisdiccional de Barauán, se encamina hacia el N., fertilizando con sus aguas los campos de Alangalang y del pueblo de su nombre, y desagua junto á este último en el mar de Visayas. El Leyte, que corre en la misma dirección que el anterior, nace en un lago que hay al O. de Jaro, riega las tierras del

Figura á continuación la provincia de Cebú, pero con cifras muy inferiores á las correspondientes á las de Iloilo. Esto consiste en que, no obstante disponer como éste de un puerto habilitado para el comercio exterior y ser muy solicitados sus tejidos, las tierras no son tan fértiles como las de Panay; así es que sus cosechas, aunque muy variadas é importantes, como las de esta isla, no son tan abundantes ni dejan tan pingües rendimientos. Sigue á la provincia de Cebú la de Antique, pero ya con cifras muy inferiores, á causa de estar reducida la zona de cultivo á la angosta faja de cinco kilómetros en su mayor anchura, comprendida entre la costa y la gran cordillera que la separa de los distritos contiguos. Estos terrenos se hallan

pueblo cuyo nombre lleva y va á desembocar en la costa N. de la isla. El Bito sale del lago así denominado por la parte SE. y se dirige hacia la costa oriental, siendo muy caudaloso, aunque su curso no excede de tres leguas. El Masi procede de los montes que se levantan en el extremo S. de la isla, corre unas seis leguas, bañando el término de Maasín, y va á desaguar junto á la punta de la isla, que avanza hacia el SO. Los demás no son tan importantes, y muchos de ellos quedan secos durante una parte del año.

Isla de Sámar.—No es posible dar una idea exacta del relieve del terreno, por la falta de exploraciones hechas por personas aptas para el caso. La dirección de los ríos indica la existencia de una elevada divisoria de N. á S., de la cual se desprenden varias manifestaciones en opuestos sentidos. Los pisos más altos reciben de los indígenas los nombres de Curao, Matuginaao, Capotaán, Palapa y otros varios. Los de Palapa, Capotaán y Curao, se hallan hacia el N. y centro de la isla en el término de Catubig; el de Matuginaao, que es quizás el más elevado, en el de Bungajén. A estas escasas noticias sólo puede añadirse que todo el corazón de la isla es sumamente fragoso, hallándose cruzada de sierras, cordilleras y barrancos, cubiertas de una vegetación jigantesca.

Los ríos principales son: el Oras, que nace hacia el extremo N. de la división central, se dirige primero hacia el SE., se inclina después al E. y va á desaguar en la ensenada de Uguis, en la costa oriental de la isla, después de haber corrido unas siete leguas; el Laguan, que nace en la misma divisoria, se dirige constantemente hacia el N., y pasando por Catubig desemboca en la ensenada de su nombre; el Bato, que procede de las vertientes septentrionales de los montes llamados Salta Sangley, cuyas aguas recoge por dos ramales distintos, corre en dirección á NNE., y desagua en la costa N. en la misma ensenada que el anterior; el Timouini, que baja de las mismas vertientes y corre paralelamente al Bato; el Suribao, que se desprende de los montes centrales y marchando hacia el E. va á parar al Pacífico, en donde desemboca junto á Borongán. Otros muchos ríos y arroyos atraviesan los vírgenes bosques y las fértiles llanuras de la isla.

además expuestos á impetuosas avenidas de los ríos, que con frecuencia acarrean grandes cantidades de cantos rodados, que esterilizan los campos en que se depositan. Los habitantes procuran sacar el mayor partido de las reducidas tierras de que disponen, dedicándolas al cultivo de arroz, de maíz, de cacao, de tabaco y algodón; explotan también varias industrias, en especial la fabricación de tejidos; pero lo montuoso del país y las desfavorables condiciones del cáuce de sus ríos serán siempre un obstáculo para el desarrollo de la riqueza, y por consiguiente, para el aumento de la población.

La isla de Negros dispone de fértiles y numerosas llanuras en que la agricultura va desarrollándose, pero lucha con la falta de comunicaciones y con la dificultad para dar salida á á sus productos. La cordillera que en sentido longitudinal cruza la isla, tiene incomunicadas entre sí la vertiente occidental y oriental: y aunque la primera puede trasportar fácilmente sus productos al puerto de Iloilo, para su exportación al extranjero, los habitantes de la costa de Oriente sólo con grandes y costosísimos rodeos pueden utilizar aquel puerto ó el de Cebú. La construcción de alguna carretera que pusiera en comunicación ambas costas, aprovechando algunos de los pasos existentes, y la habilitación de un puerto para el comercio exterior, elevaría muy pronto la población de la isla de Negros á las favorables cifras que ofrecen las de Panay y Cebú sus vecinas.

En las islas de Leyte y Romblón ya no corresponden á cada kilómetro cuadrado más que 22 habitantes. La agricultura cuenta en la isla de Leyte con un terreno fértil, abundantes aguas y un clima excelente; merced á tan favorables circunstancias, se cosecha en ella arroz, trigo, algodón, añil, pimienta, cacao, café, caña dulce, y más que todo, abacá y aceite de coco; pero lo muy accidentado del terreno ofrece aún grandes dificultades para la explotación de los muchos valles que existen en la isla.

Respecto al distrito de Romblón, compuesto de las islas de este nombre, de la de Sibuyán y la de Tablas, sólo advertiremos, para que no sorprenda su escaso número de habitantes

con relación al territorio, que la de Romblón es de muy cortas dimensiones, y las islas pequeñas atraen pocos inmigrantes si, como sucede en este caso, hay alrededor otras comarcas más ricas y extensas; la de Sibuyán escasea en recursos naturales, y la de Tablas está cubierta de bosques.

Figura en último lugar el distrito de Sámar. Su despoblación resulta demasiado notable cuando se le compara con las demás islas del Archipiélago de Visayas; pero harto lo explica la circunstancia de ser casi todo su territorio sumamente fragoso y estar cruzado de cordilleras y barrancos cubiertos de bosques impenetrables. Si á pesar de tan desfavorables condiciones para el desenvolvimiento de la población ésta alcanza todavía la cifra de 14 habitantes por kilómetro cuadrado, se debe á la extraordinaria fertilidad de los terrenos inmediatos á sus costas; y como gran parte de los indicados bosques pueden fácilmente reducirse á cultivo, nada impide asegurar que el número de habitantes aumentará considerablemente en Sámar á medida que se favorezca la extracción de sus productos.

Réstanos sólo consignar la población específica de las provincias de Batanes, Mindoro, Calamianes, las Marianas, y de los seis distritos en que se halla dividido el Gobierno militar de Mindanao, comprensivo de la isla de este nombre y de la denominada Isabel de Basilán.

En las Batanes se cuentan 14 habitantes por kilómetro cuadrado; pero harto explican tan escasa población los menguados recursos que ofrecen estas islas, á causa del estado de atraso y casi completa incomunicación en que viven sus naturales. En la provincia de Mindoro corresponden sólo seis habitantes á cada kilómetro cuadrado; pero no es extraño. En la isla de Mindoro, que según ya hemos dicho, mide 9.650 kilómetros cuadrados, no hay más que 18 dedicados á cultivo; el resto se halla cubierto de bosques impenetrables (1).

(1) El relieve del terreno de la isla de Mindoro está determinado por tres cordilleras principales. Una de ellas arranca de la punta Calavite, extremo NO. de la isla, y formando varias inflexiones se dirige hacia el SE., presentando algunos picos bastante ele-

En la de Calamianes la cifra todavía es más desfavorable, pues sólo cuenta poco más de dos habitantes por kilómetro cuadrado. Todo lo explica, sin embargo, la desventajosa situación de las islas que principalmente componen esta provincia, y la escasa atención que ha merecido á nuestros Gobiernos la isla de la Paragua, que por hallarse situada en lo más avanzado por la parte Sur de nuestros dominios en Oriente, por sus grandes dimensiones y por la abundancia de sus recursos naturales, debiera ser objeto de especialísimos cuidados. En las Marianas corresponden ocho habitantes á cada kilómetro cuadrado, y su aislamiento no permite esperar cifras mucho más

vados y diferentes ramificaciones por N. y S., que van en busca de las costas en donde terminan, ya en suaves laderas, ya en ásperas cortaduras. Cerca de Naujáa se desprende de ella un gran ramal que, dirigiéndose de NE. á SO., no llega á penetrar hasta el centro de la isla. La segunda cordillera es la que, partiendo de la anterior desde Abra de Ilog, corre de N. á S. paralelamente á la costa occidental hasta Sablayán, en donde se interrumpe para presentarse de nuevo entre dicho pueblo é Irurum y terminar en la punta Rumbán. La última arranca del ramal que cerca de Naujáa y en sentido de NE. á SO. se desprende de la primera, pasa al O. de la laguna que lleva el nombre de aquel pueblo, constituye la serie de montañas que hay entre él y el de Pola, marcha de N. á S. paralelamente á la costa oriental de la isla y se extiende hasta la punta Buruncán. Las dos cordilleras laterales ó paralelas á las costas oriental y occidental, sobre partir ambas de la que corre de NO. á SE., por la parte septentrional de la isla, vienen á unirse cerca de su extremo meridional. Resulta, por tanto, en el centro, una vasta meseta ó planicie inexplorada, cuya existencia acusan, no sólo la dirección y extructura de las cordilleras, sino también las noticias facilitadas por los habitantes no reducidos que pueblan las selvas.

Los ríos que se deslizan por la superficie de la isla son tantos, que sólo en la costa oriental, desde Calapán á Bulalacao, se cuentan más de cincuenta; pero en su mayoría llevan escaso caudal de aguas y se secan en verano, debiendo existir otros muchos en el interior completamente desconocidos. Entre los explorados son los principales el Malaylay, que corre de NO. á NE., entre Bacó y Subaán; el Nabuluán, de N. á S.; el Magasauang-tubig, el Nabotas y la Laguna en Naujáa, de SO. á NE.; el Pulá y el Pola, de O. á E., en el pueblo de este nombre; el Macaulit, el Bansod, el Masaguisi y el Bongabón, entre Pola y Ticling, de NO. á SE.; el Vasig, el Bumbusán y Manjao, entre Ticling y Bulalacao, en la misma dirección que los tres anteriores; el Labañgán, en Magarín, de NE. á SO.; el Pagbaján, que desagua en la ensenada de Paluán, de N. á S., y el Tabinay, en Puerto Galera, de S. á N.

favorables en lo sucesivo. En cuanto á los distritos de Mindanao, es imposible fijar su población específica (1). Conocemos la población sometida, concentrada principalmente en el Norte de la isla; pero ignoramos la extensión superficial del territo-

(1) Tres cordilleras principales se levantan en la isla de Mindanao. Una es la que corre de N. á S. desde Surigao al cabo de San Agustín, y presenta su nudo más importante hacia Bangalunga, en donde se bifurca desprendiéndose de ella un gran ramal que se prolonga en dirección O. Otra cordillera corre casi paralelamente á la anterior desde punta Divata al O. del seno de Butuán, hasta la bahía Sarangani, situada junto al cabo del mismo nombre, que es el punto más meridional de la isla. Su mayor altura es el monte Apo, cuyas ramificaciones forman la empinada sierra de Blik. La tercera cordillera, casi perpendicular á las anteriores, arranca de la segunda en las cercanías de Tagaclogón y se encamina directamente al O. Elévase notablemente en los picos de Randaya, situados en el istmo de Misamis, y se divide desde allí en varios ramales, cuya altitud aumenta á medida que se aproximan á la costa, y entre los cuales los más importantes son: el que encaminándose hácia el NO. se sumerge en el mar en la punta Maralag ó Divait, y el que prolongándose por el centro de la faja de tierra que rodea por el NO. el golfo ó seno de Sibuguey, recorre el resto de la isla, llegando sus últimas estribaciones hasta cerca de la Zamboanga y sitio en que existía en otro tiempo el fuerte de la Caldera.

Los ríos más caudalosos son el Pulanguí ó Río Grande, y el Agusán ó de Butuán. El primero nace en las montañas del Apo y va á morir en la bahía Illana, al O. Su curso puede dividirse en cuatro regiones: la *alta*, que comprende desde el nacimiento hasta poco más arriba de Matingcahuán, la cual es desconocida; la *media*, de Matingcahuán á la isla de Cabalasán ó de Santa Isabel, que mide unos 92,50 kilómetros; la *baja*, desde ese punto al fuerte de Tumbao, cuya longitud es de 40,70 kilómetros; y la *marítima*, desde el punto de Tumbao hasta la desembocadura, cuya distancia es de 29,60 kilómetros. El río Agusán ó de Butuán, nace, según el P. Buceta, en la laguna de Linao, de la cual sale por el NO., y con diferentes inflexiones se dirige al N., recibiendo diversos afluentes hasta el pueblo de Butuán, en donde se divide en dos ramas y va á desaguar por dos bocas en la barra de su nombre. Su curso es de unas 80 leguas, siendo navegable en un gran trecho, á partir de la desembocadura.

Menos caudalosos que los anteriores son el Higan, que recorre el trecho que media entre la laguna de Malanao y el pueblo que le da nombre, y el Lubungán, que vierte sus aguas en la ensenada de Dapitán, á la cual llega por el SO. Parece que deben rechazarse por inexactas las noticias sobre la existencia de un gran lago en el centro de la isla tal como se consigna en casi todos los mapas publicados hasta el día. Las mayores lagunas conocidas son las de Malanao y Sapangán en la mitad septentrional, y las de Luigasán y Buluán en la cuenca del río Pulanguí.

rio que ocupan, territorio que, cual sucede en Dávao, Cottabato y Zamboanga, está reducido á poco más del que ocupan las poblaciones de estos nombres, y que á lo sumo constituyen estrechas fajas á lo largo de las costas, como sucede en los distritos de Misamis y Surigao, poblados principalmente con indios procedentes de Bohol é islas inmediatas. En cuanto á las demás razas pobladoras de la isla de Mindanào, la malaya sectaria del Korán y las distintas tribus aborígenes é idólatras, que perseguidas por aquélla se han ido internando y buscan refugio en las asperezas de las sierras, ya hemos dicho que en el censo de 1876 se calculan en 280.623 habitantes, cifra que, unida á la de la población sometida (162.535 habitantes), y comparada con la superficie de la isla, da por resultado cinco habitantes por kilómetro cuadrado (1).

Ahora, y ya para terminar, daremos á conocer las poblaciones filipinas cuyo número de habitantes excede de 20.000, y que ascienden á 18, á saber:

(1) Comparada la población específica de las provincias Filipinas con la de las provincias de la Península, resulta que no hay entre éstas ninguna que presente cifras tan elevadas como las correspondientes á Manila, Ilocos Sur y Cavite. La población específica de Bulacán y la Pampanga se aproxima mucho á la de la provincia de Barcelona, que es en la Península la provincia más poblada (109 habitantes por kilómetro cuadrado), y la de Batangas á la de Vizcaya (87 por 1). La provincia de Iloilo es más poblada que la de la Coruña (75 habitantes por kilómetro cuadrado); la población específica de Pangasinán se aproxima mucho á la de Alicante (73 habitantes por kilómetro cuadrado), y es mayor que la de Málaga (68 habitantes por kilómetro cuadrado); la de Cápiz y Bohol á la de Valencia (63 habitantes por kilómetro cuadrado); la de Morong es igual á la de Gerona y Tarragona; la de La Laguna es muy poco inferior á la de estas dos provincias; las circunscripciones de Unión y Benguet se hallan casi tan pobladas como la provincia de Granada (38 habitantes por kilómetro cuadrado); en Albay y Antique la población es tan densa como en la provincia de Valladolid; en Bataán, Zambales, Negros, Romblón y Leyte tanto como en la provincia de Avila, y la población específica de Sámar y Nueva Écija viene á ser igual á la de Albacete. Todas las demás provincias filipinas alcanzan cifras muy inferiores á la provincia de Ciudad Real, la más despoblada de las de la Península (13 habitantes por kilómetro cuadrado).

POBLACIONES	PROVINCIAS Á QUE CORRESPONDEN	HABITANTES
Manila................	Manila.................	102.922
Laoag.................	Ilocos Norte...........	36.639
San Miguel............	Bulacán................	34.672
Bauang................	Batangas...............	33.106
Lipa..................	Idem...................	30.123
Batangas..............	Idem...................	29.057
Potótan...............	Iloilo.................	24.794
San Carlos............	Pangasinán.............	24.753
Tambóbon..............	Manila.................	24.447
Janiuay...............	Iloilo.................	24.080
Narvacán..............	Ilocos Sur.............	23.259
Taal..................	Batangas...............	23.211
Argáo.................	Cebú...................	22.669
Lingayen..............	Pangasinán.............	20.996
Candón................	Ilocos Sur.............	20.588
Mangaldán.............	Pangasinán.............	20.546
Santa Bárbara.........	Iloilo.................	20.141
Cabatúan..............	Idem...................	20.126

Según pueden haber observado nuestros lectores, de las precedentes poblaciones cuatro pertenecen á la provincia de Iloilo, tres á la de Batangas, tres á la de Pangasinán, dos á la Ilocos Sur y dos á la de Manila. En las demás provincias que figuran en la anterior escala, sólo hay una población de más de 20.000 habitantes. En cuanto á Manila, bien puede decirse que su población es de 126.580 habitantes, por cuanto los pueblos de Dilao, La Hermita, Malate y Pandácan se hallan situados á igual ó menor distancia del casco de la población ó de la *Ciudad murada*, como se llama la antigua Manila, que varios de los arrabales que hoy constituyen el municipio de este nombre, forman parte y pertenecen de hecho á la capital del Archipiélago; pero aun fijándonos sólo en el número de habitantes registrados en los grupos de población adscritos administrativamente á Manila, resulta que en la Península únicamente cinco ciudades aventajan en este punto á la capital de Filipinas, y en las demás provincias ultramarinas sólo la Habana, merced á sus 198.721 habitantes.

II

COMERCIO

Todo interesa tratándose de Filipinas, pero entre las noticias estadísticas, harto limitadas todavía, que puedan publicarse hoy acerca de este país, pocas de tanta importancia, después de las relativas á la población, como las expresivas de su comercio con España y naciones extranjeras, por cuanto ponen de manifiesto, á la vez que sus relaciones con los diferentes países del globo, las principales producciones del Archipiélago y el desarrollo de su riqueza pública en general.

Permítasenos, pues, que, con ocasión de haberse publicado recientemente la estadística del comercio exterior de las Islas Filipinas en el año 1881, analicemos tan interesante documento, á fin de conocer la importancia de las transacciones mercantiles realizadas por el Archipiélago con los demás países del globo en el referido año y en los dos anteriores—por no bastar los datos de un año aislado para fijar hecho de tanta monta—y permítasenos, además, que nuestro examen sea tan detallado como consientan las cifras publicadas, por cuanto nada hasta el presente hemos visto escrito sobre tan importantísima materia.

I

El valor total del comercio de importación y exportación sostenido por Filipinas durante el trienio 1879-81 con España y países extranjeros, fué el siguiente:

AÑOS.	**Importación.** — *Pesos.*	**Exportación.** — *Pesos.*
1879................	18.031.547	18.813.452
1880................	25.486.461	23.450.285
1881................	20.777.210	24.579.006
Promedio...........	21.431.739	22.247.914

Las cifras obtenidas por estos mismos conceptos durante el trienio 1861-63, fueron las consignadas á continuación:

AÑOS.	**Importación.** — *Pesos.*	**Exportación.** — *Pesos.*
1861................	10.148.160	8.065.530
1862................	7.955.403	9.810.346
1863................	7.465.063	10.058.818
Promedio...........	8.522.875	9.310.898

De suerte que ha crecido de un modo verdaderamente extraordinario el comercio exterior de Filipinas en el corto número de años trascurridos desde el uno al otro trienio, si bien el mayor desarrollo corresponde á la importación, que ha aumentado en un 251 por 100, mientras que el exceso que presenta la exportación representa el 238 por 100, como puede verse comparando los promedios correspondientes á ambos períodos. El resultado difícilmente podía ser más lisonjero por el

grande aumento que supone en la producción y recursos del país. La reforma arancelaria de las aduanas Filipinas, llevada á cabo en 1870 por el Sr. Moret y Prendergast, ha tenido el gran éxito que se prometía su ilustrado autor, y con él cuantos tienen fe en el principio de la libertad comercial. Era también lo que esperaban los que conocen la historia mercantil del Archipiélago filipino y saben los resultados de las experiencias hechas en aquel país en materia tan importante, pues tenían muy presente el aumento obtenido en la riqueza de las Islas cada vez que se ha hecho algo en el sentido de favorecer las relaciones mercantiles de Filipinas con los países extranjeros.

En efecto, si á fines del siglo pasado comenzó á tomar incremento el comercio de aquellas Islas, se debe al permiso concedido á las naves extranjeras para entrar en el puerto de Manila con productos asiáticos, según terminantemente lo declaró el Gobierno español ya en los presupuestos formados para el año 1839; si este mismo Gobierno pudo felicitarse en aquel documento notabilísimo del aumento que habían obtenido las contribuciones y rentas del Archipiélago, fué, según propia declaración, por el poderosísimo estímulo que había recibido la producción á causa de haberse declarado libre la exportación del arroz; si las islas Visayas han prosperado tanto en estos últimos tiempos, se debe á la más facil salida que alcanzan sus productos desde que se habilitaron para el comercio exterior los puertos de Iloilo y de Cebú; si la actividad, inteligencia y capitales de los extranjeros han prestado tan poderoso impulso á la producción filipina, consiste en las mayores facilidades que de día en día, y consultando siempre el interés del país, se han dado á los buques de las demás naciones desde que en 1785 les fué abierto el puerto de Manila.

Si tan pequeñas, si tan incompletas concesiones habían producido tan grandes beneficios, de esperar era que se realizaran las lisonjeras esperanzas concebidas por los filipinos al publicarse una reforma arancelaria tan acabada y de tan gran alcance como la decretada en 1870; y si los resultados obtenidos han excedido en mucho hasta las más optimistas previsio-

nes, forzoso será pensarlo mucho antes de poner la mano en ella, si de veras se desea el bienestar y prosperidad de Filipinas. Aranceles que logran elevar en 1873 á 13.217.836 el valor del comercio de importación que diez años antes, en 1863, no había sido más que de la mitad (7.465.063 pesos), y que hacen subir estas cifras en 1880 á 25 millones y medio de pesos (25.486.461); aranceles bajo cuya influencia se eleva la exportación, de 10 millones de pesos (10.058.818) en 1863, á 23 millones y medio en 1880 y á 24 millones y medio en 1881, no pueden impugnarse. Podrán necesitar reforma en algunos de sus detalles, pero tendrá que respetarse siempre el espíritu eminentemente liberal que los informa; y los que niegan las verdades de la ciencia económica, tendrán al menos que inclinar su cabeza ante el irrecusable testimonio de los hechos, ante la autoridad de la experiencia.

Clasificados los valores de la importación y exportación, según la bandera conductora, durante el último trienio á que alcanzan los datos oficiales publicados, esto es, durante el período 1879-81, se obtienen los resultados siguientes:

AÑOS.	IMPORTADO EN BANDERA Nacional. — Pesos.	IMPORTADO EN BANDERA Extranjera. — Pesos.
1879	11.149.677	6.881.870
1880	15.794.097	9.699.222
1881	12.875.469	7.901.742
Promedio	13.273.081	7.827.611

AÑOS.	EXPORTADO EN BANDERA. Nacional. — Pesos.	EXPORTADO EN BANDERA. Extranjera. — Pesos.
1879	5.524.239	13.289.213
1880	5.900.085	17.550.200
1881	4.875.225	19.703.781
Promedio	5.433.183	16.847.733

En 1873, es decir, bajo el amparo del derecho diferencial de bandera, restablecido en 1.° de Julio de 1871, y cuando mayor era la bonificación de que disfrutaban los buques españoles, el valor de lo importado en bandera nacional fué de pesos 12.365.135, y el privilegio otorgado á nuestro pabellón no impidió que en el año siguiente bajase esta cifra á 12.055.641 y á 11.088.110 en 1875.

En cambio, la importación en bandera extranjera, á pesar de la protección concedida á la española, ascendió de 852.701 en 1873, á 1.648.613 en 1874 y á 1.127.043 en el siguiente. Pero desaparece el derecho diferencial de bandera, los buques nacionales quedan abandonados á sus propias fuerzas en la lucha con los extranjeros, y demuestran prácticamente que para nada necesitan de aquel privilegio, puesto que en vez de disminuir el valor de lo importado en bandera nacional, cual sucedía, no diremos bajo la influencia del derecho diferencial, pero sí bajo el régimen de aquella legislación protectora, subió desde 11 millones de pesos á muy cerca de 13 en 1881, y hasta más de 15 millones y medio en 1880. Como quiera que el interés de los navieros no está precisamente en el valor de las mercancías trasportadas, sino en el peso y volumen, volveremos á ocuparnos, cuando del movimiento de buques hablemos, de esta cuestión del derecho diferencial de bandera; porque si bien es cierto que ha perdido el interés de actualidad, á consecuencia de estar hoy abolido nuevamente, conviene consignar todos los resultados que ha producido en su ultima época, por si algún día se intentara restablecerle otra vez, cosa nada extraña en un país como el nuestro, en que tan fácilmente se sobrepone á la justicia el privilegio, á la ciencia la preocupación y al interés de los más el interés de los menos. Entre tanto, sigamos examinando los datos contenidos en las balanzas filipinas.

II

Las principales mercancías exportadas de aquellas Islas en 1881, fueron las siguientes:

MERCANCÍAS.	Valor en pesos.
Azúcar	12.403.993
Abacá en rama	8.889.372
Café	959.347
Plata acuñada	214.070
Añil	138.959
Tabaco elaborado	138.350
Abacá id	137.031
Sombreros	134.791
Pieles curtidas	76.824
Oro acuñado	73.500
Concha nácar	60.749
Maderas tintóreas	58.231
Almáciga	56.487
Balate	32.477
Bejucos	32.456
Pepita de Lumbang	22.541
Oro en polvo	14.190
Cocos	14.154
Oro en pasta	12.365
Brillantes	8.800
Añil tintarrón	8.256
Arroz	7.792
Carey	6.765

Según puede observarse en el precedente cuadro, es el azúcar el artículo que con mayores valores aparece entre los exportados y con gran superioridad respecto á los demás. En 1862 y 1863 únicamente se exportó de este artículo por valor de poco más de 3 millones de pesos (3.367.305 y 3.161.484 respectivamente); en 1873 estas cifras se elevaron á 13.700.346 pesos; pero no ha seguido el aumento; se han registrado, por el contrario, muy considerables bajas, si bien las cifras recogidas en los últimos años á que se refieren las estadísticas publicadas son en extremo satisfactorias, como puede verse á continuación:

AÑOS.	Exportación en pesos
1873	13.700.346
1874	6.075.566
1875	9.248.399
1879	7.752.814
1880	11.408.966
1881	12.403.993

Las mayores cantidades exportadas de Filipinas se dirigen á Inglaterra y Estados Unidos; pues de los 2.088.059 quintales métricos que se embarcaron en 1881, se enviaron 1.002.545 á la primera de aquellas naciones, y 790.612 á la República anglo-americana. Las cantidades exportadas á los demás países fueron las siguientes: 179.086 quintales métricos á las posesiones inglesas de Asia, 94.553 á España, 10.120 á Australia, 7.229 á las posesiones holandesas de Asia, 3.900 al Japón y 14 á China.

Sigue el abacá en rama, en orden de importancia, entre los artículos exportados del Archipiélago, y también presenta notable aumento desde los años 1862 y 63. Por valor de 730.833 pesos y 1.873.715 respectivamente, envió Filipinas abacá en rama al exterior; posteriormente se elevaron estas cifras á las consignadas á continuación:

AÑOS.	Pesos.
1873	5.283.237
1874	4.892.312
1875	3.777.699
1879	3.773.862
1880	5.356.810
1881	8.889.372

Los Estados Unidos exportaron 289.850 quintales métricos en 1881; Inglaterra, 191.987; las posesiones inglesas de Asia, 102.127. Australia, Japón y España sólo extrajeron pequeñas cantidades. La exportación total fué de 593.885 quintales métricos.

No sucede lo mismo con el café, que es, entre las mercancías exportadas en 1881, la que figura en tercer lugar, pues ocupa España el primero entre los países exportadores, merced á los 23.608 quintales métricos que extrajo del Archipiélago. Para las posesiones inglesas salieron 20.704 quintales métricos, y para Inglaterra 11.332. La exportación total fué de 55.658 quintales métricos, su valor 959.347 pesos, y el aumento que después de la reforma arancelaria ha recibido, pónenlo de manifiesto las siguientes cifras:

AÑOS.	Valor en pesos.
1862	251.986
1863	309.391
1873	1.079.201
1874	985.842
1875	1.223.376
1879	1.117.291
1880	1.863.967
1881	959.347

La plata acuñada que por valor de 214.070 pesos salió de Filipinas, fué por completo á China. En 1880 se exportó por valor de 20.719 pesos, y 26.760 en 1879.

No ha alcanzado el añil la misma suerte que el azúcar y el abacá, pues mientras estas mercancías han recibido en la ex-

portación el considerable aumento que hemos visto, aquél permanece estacionario. De 138.755 pesos fué el valor del añíl exportado en 1863, y de 138.959 lo extraído en 1881. Debemos, sin embargo, advertir, que esta última cifra es relativamente satisfactoria, pues la exportación de añíl había descendido de un modo verdaderamente lamentable. En 1875 bajó á 85.294 pesos, en 1874 á 44.708 y á 7.792 en 1873; pero en el trienio 1879-81 aparece repuesto de tan considerable desestimación, puesto que aquellas cifras se elevaron á 192.192 en 1879, á 137.147 en 1880 y á 138.959 en 1881. Hay, pues, motivo para esperar resultados mucho más satisfactorios en lo sucesivo, al observar el grandísimo aumento que arroja la comparación entre las cifras correspondientes á los trienios 1873-75 y 1879-81. De los 1.596 quintales métricos de añíl exportados en 1881, la casi totalidad (1.300) se remitió á los Estados Unidos, 249 á las posesiones inglesas de Asia y únicamente 47 á España.

A sólo 138.350 pesos asciende la exportación de tabaco elaborado en 1881; pero nos inclinamos á creer equivocada la cifra, teniendo en cuenta lo exportado en años anteriores, que fué el consignado á continuación:

AÑOS.	Valor en pesos.
1873	882.677
1874	1.260.134
1875	963.688
1879	1.202.298
1880	2.107.826

Tenemos además á la vista un número del periódico de Manila, *El Comercio*, en que se da á conocer, entre otros datos, el importe de las almonedas de tabaco elaborado celebradas en 1882 con destino á la exportación, y las ventas realizadas ascienden á 1.614.111 pesos; de suerte que no se explica cómo aparece con cifra tan reducida lo exportado en 1881.

La exportación de abacá elaborado ó en járcia ha descendido considerablemente, pues en 1862 salió de Filipinas por

valor de 310.807 pesos, en el año siguiente por el de 287.250, y en 1881 sólo se exportó por valor de 137.031. Es, sin embargo, preciso advertir que esta cifra representa un progreso con relación á los años anteriores, pues en 1880 y 79 sólo salió de los puertos filipinos abacá en járcia por valor de 124.277 pesos, y 109.153 respectivamente. De los 5.705 quintales métricos exportados en 1881, la casi totalidad (5.334) fueron á las posesiones inglesas de Asia.

Gran incremento ha adquirido en Filipinas la exportación de sombreros. Al ocuparnos tiempo atrás de este mismo asunto, no pudimos incluir este artículo entre las principales mercancías exportadas en 1873; en 1874 se extrajeron ya por valor de 55.715 pesos; esta cifra ascendió á 64.423 al año siguiente; en 1879 á 86.485, á 115.987 en 1880 y á 134.791 en 1881. De los 358.119 sombreros exportados en este último año, 328.477 se llevaron á las posesiones inglesas de Asia, 27.475 á los Estados Unidos y 2.167 á Inglaterra.

Otro tanto ha sucedido con las pieles curtidas. Esta mercancía, que no tenía ninguna importación en el trienio 1873-75, se halla representada por 65.368 pesos en el comercio de exportación de 1879, por 75.109 en el siguiente y por 76.824 en el de 1881. La mayor parte de este artículo se envía á las posesiones inglesas de Asia (5.798 quintales métricos en el año 1881). A España se exportaron en este mismo año 400 quintales métricos y á China 242.

Ya se habrá observado que el oro acuñado figura entre las principales mercancías exportadas en Filipinas en 1881. Presenta, sin embargo, cifras muy superiores en 1879 y 1880, pues alcanzó las de 1.037.184 pesos y 3.213.622 respectivamente. Las posesiones inglesas y China son las exportadoras de este artículo.

Tiene también importancia en Filipinas la exportación de concha-nácar, como lo demuestran, no sólo los datos correspondientes al año 1881, sino también los registrados en años anteriores. En efecto, en 1873 el valor de la exportación de esta mercancía fué de 87.758 pesos, de 73.898 en 1874,

de 92.480 en 1875, de 89.534 en 1879, de 75.054 en 1880 y de 60.749 en 1881. La mayor parte se lleva á las posesiones inglesas de Asia (812 quintales métricos en 1881); pero también exportan los Estados Unidos é Inglaterra (217 y 146 quintales métricos respectivamente).

No se ha de juzgar por los datos correspondientes al año 1881 la exportación de maderas tintóreas. Aunque no deja de tener importancia la cifra de este año (58.931 pesos), es muy inferior á las registradas anteriormente, pues en 1873 fué de 164.518 pesos, de 255.907 en 1874, de 341.094 en 1875, de 167.620 en 1879 y de 176.250 en 1880. La mayor parte se embarca para las posesiones inglesas de Asia (35.856 quintales métricos en 1881); pero también se lleva á Inglaterra y Estados Unidos (6.626 y 1.645 quintales métricos respectivamente en el citado año 1881).

Grande incremento ha alcanzado la exportación de almáciga en estos últimos años. En 1879 no se embarcó más que por valor de 7.240 pesos, esto es, algo menos que en 1873 y 74, en cuyos años se exportó por valor de 8.806 y 8.820 pesos respectivamente; y aunque en 1875 estas cifras se elevaron á 22.528 pesos, todavía aparecen muy superiores las últimas registradas, pues en 1880 ascendió la exportación de almáciga á 34.652 pesos, y en 1881 á 35.287 pesos, valor de 5.486 quintales métricos remitidos á los Estados Unidos (3.672), á las posesiones inglesas de Asia (1.315) y á Inglaterra (499).

No ha tenido en 1881 la exportación de balate (pescado seco) la importancia que en años anteriores, pues sólo se embarcó por valor de 32.477 pesos, y año hubo (en 1874) que lo exportado llegó á 297.365 pesos. Pero este año fué verdaderamente excepcional; así es que la cifra correspondiente á 1873 fué de 92.389 pesos, de 69.227 la de 1875, de 77.958 en 1879 y de 60.941 en 1880. El balate se envía casi exclusivamente á las posesiones inglesas de Asia; pero se consume todo en China, á donde se envían también directamente algunas cantidades.

La exportación de bejucos, que en 1873 no fué más que

de 4.966 pesos, se elevó al año siguiente ya á 21.036, y en 1875 á 39.290. Desde entonces más bien ha disminuído, aunque débilmente, puesto que la exportación de 1879 fué de 34.460 pesos, de 33.481 al año siguiente y de 32.486 en 1881. De los 8.765 quintales métricos de bejucos embarcados en este último año, 6.499 se remitieron á las posesiones inglesas de Asia y 2.267 á Inglaterra.

La pepita de Lumbang, que en el trienio 1873-75 no figuraba entre los principales productos exportados, y que en 1880 sólo aparece con un valor de 4.081 pesos, en 1881 se elevó á la cifra de 22.541, y en 1879 llegó á 65.153 pesos. Este artículo se embarca para China casi exclusivamente, pues á excepción de 15 quintales métricos que se remitieron en 1881 á las posesiones inglesas de Asia, el resto, hasta 3.384 quintales métricos, todo fué á aquel Imperio.

El oro en polvo, que en años anteriores no podía figurar entre los principales artículos exportados, debe ocupar ya un lugar entre éstos, pues aparece en 1879 con un valor de 12.080 pesos, en 1880 con el de 5.560 y en 1881 con el de 14.190. Y otro tanto decimos del oro en pasta, de cuyo artículo se exportó en 1881 por valor de 12.365, en 1880 con el de 53.850 y en 1879 con el de 39.361. Tanto el oro en pasta como en polvo, se exporta á China y posesiones inglesas de Asia.

Tampoco la exportación de cocos tenía antes importancia alguna, y, sin embargo, los embarcados en 1879, 80 y 81 han alcanzado respectivamente las cifras de 15.336, 14.763 y 14.154 pesos.

Escaso es el valor de los brillantes que aparecen exportados en 1881, y, sin embargo, es la cifra mayor que resulta en el trienio que venimos examinando, pues en 1880 no figura más que en valor de 4.150 pesos, y en 1879 no aparecen con cantidad alguna.

Si hubiéramos de juzgar la importancia de la exportación de añil tintarrón por los datos correspondientes al año 1881, pobre idea formaríamos de ella, pues en este espacio de tiempo, el valor de lo embarcado no ascendió más que á 8.256 pesos;

pero este año ha sido excepcional, como lo fué también en sentido contrario el de 1873, en que se exportó por valor de pesos 125.897. En 1879 el valor del añil tintarrón exportado fué de 15.566 pesos, y de 41.919 en 1880. En 1874 fué de 26.439, y de 24.550 en el siguiente.

Las siguientes cifras dan á conocer el valor en pesos del arroz exportado: 397 en 1873, 2.667 en 1874, 34.587 en 1875, 155 en 1879, 13.908 en 1880 y 7.792 en 1881. De los 2.040 quintales métricos exportados en este último año, 953 se embarcaron para las posesiones holandesas de Asia, 822 para China, 113 para las posesiones inglesas de Asia, 84 para los Estados Unidos, 57 para España y 11 para Inglaterra.

Por fin, la exportación del carey ó concha tiene más importancia de la que revelan las cifras correspondientes al año 1881, pues lo embarcado de este artículo en dicho período de tiempo no se estimó más que en 6.765 pesos, y en 1879 y 80 se exportó respectivamente por valor de 30.156 y 26.467 pesos. Comparadas estas cifras con las registradas en años anteriores, presentan aumento, aunque no considerable, pues la exportación de carey en 1873 fué de 16.816 pesos, de 23.192 en el siguiente y de 19.094 en 1875. El carey se exporta casi exclusivamente á las posesiones que posee Inglaterra en Asia.

III

Las mercancías que durante el período de 1879-81 alcanzaron mayores valores en el comercio de importación de Filipinas, fueron las siguientes:

ARTICULOS.	AÑO 1879. — Pesos.	AÑO 1880. — Pesos.	AÑO 1881. — Pesos.
Aceite mineral	36.979	178.598	99.332
Aguardiente y licores	237.099	303.738	528.318
Arroz	2.798.299	527.424	313.483
Carbón mineral	221.581	82.233	326.299
Cera	72.619	133.601	159.243
Cerveza y sidra	55.247	106.377	129.850
Conservas alimenticias	314.736	290.789	328.242
Embarcaciones	5.068	135.776	198.652
Fósforos	145.872	216.602	115.868
Harina de trigo	428.088	498.857	315.451
Hierro forjado	172.375	410.154	409.487
Idem galvanizado	»	305.881	64.139
Hilo de algodón	423.564	785.034	460.720
Idem de seda	230.532	432.542	201.849
Hortalizas	153.329	238.830	274.897
Hoja de lata	129.946	10.113	20.917
Loza	108.686	179.292	210.920
Máquinas para el beneficio de la caña dulce	316.585	251.560	64.500
Muebles	201.175	262.725	356.309
Oro labrado	30.614	39.954	312.000
Papel para imprimir y escribir	184.894	140.617	191.050
Paraguas y sombrillas	141.417	258.778	321.683
Piezas para máquinas	36.316	137.580	103.054

ARTÍCULOS.	AÑO 1879. Pesos.	AÑO 1880. Pesos.	AÑO 1881. Pesos.
Plata en pasta...............	154.000	»	»
Productos químicos y farmacéuticos......................	353.750	448.808	251.283
Sombreros y gorras...........	263.326	726.891	360.955
Tejidos de algodón	4.342.757	7.698.394	6.057.266
Idem de abacá, cáñamo ó lino..	178.917	459.340	352.741
Idem de lana.................	165.861	279.662	253.485
Idem de seda..................	209.107	420.049	307.286
Vidrio y cristal (objetos de)....	139.154	173.754	414.738
Vinos......................	273.211	316.909	312.409 (1)

(1) El trabajo que nos ha causado la formación de este cuadro, nos mueve á rogar á la Intendencia general de Hacienda de Filipinas que modifique y siga luégo invariablemente el plan con arreglo al que publica la estadística mercantil de aquellas Islas. Para obtener los datos relativos á los años 1879 y 1880, hemos tenido necesidad de sumar á cada una de las partidas contenidas en el llamado *Resumen general*, que, por denominarse así, debía contener todas las importaciones sin distinción de procedencia, las correspondientes á España, que figuran separadas sólo por estar libres de derechos, dando lugar de este modo á que quien sólo consulte el citado resumen general crea, por ejemplo, que el valor de los vinos importados en Filipinas no llega á 50.000 pesos, siendo así que éstos son únicamente los procedentes del extranjero, y hay que agregar á ellos los españoles. En la estadística de 1881 se ha corregido este gran defecto y se han introducido variaciones muy convenientes; pero todavía son más complicadas las operaciones que hemos *necesitado* hacer para averiguar el total de cada uno de los artículos importados, por no presentarse resumidos, sino clasificados en tres grupos, á saber: importaciones de Europa y Asia, importaciones de América é importaciones de Asia y Oceanía, y porque en el cuadro especial que se ha formado con el objeto de dar á conocer las principales mercancías importadas se ha procedido con tal descuido, que no figuran en él muchos artículos, tales como el arroz, el carbón mineral, el hilo de algodón, el de seda, la loza, las máquinas, etc., que han alcanzado los considerables valores que pueden ver nuestros lectores en el cuadro á que se refiere la presente nota, y en cambio aparecen otros productos de importación tan escasa como los quesos, que sólo alcanzaron en 1881 un valor de 16.734 pesos. De suerte que incurriría en grandes equivocaciones el que para conocer las principales mercancías que el extranjero envía á Filipinas, acudiera al estado que con este objeto figura en la publicación oficial, como se equivocaría también grandemente el que consultara el cuadro destinado en la misma estadística de 1881 á dar á conocer las principales mercancías exportadas, pues no figuran en él más que los artículos sujetos á derechos, y como éstos no son más que siete, resulta que hay multitud de productos (las pieles, los sombreros, la concha nacar, los bejucos, etc.) con cifras muy superiores á las alcanzadas por la mayor parte de los que aparecen entre los princi-

El precedente cuadro manifiesta que, entre los artículos que importan las Islas Filipinas, ocupan el primer lugar, y con marcadísima ventaja sobre todos los demás, los tejidos de algodón. El arroz también ha alcanzado algún año cifras muy elevadas; pero presenta grandes oscilaciones, según los resultados de la cosecha del país.

Después de estos dos artículos, corresponden los lugares más favorables al hilo de algodón, al aguardiente y licores, á la harina de trigo, al hierro forjado, al hilo de seda, á los productos químicos y farmacéuticos, á los sombreros y gorras, y á los tejidos de lana, de seda y de abacá.

Aunque no figuran en el cuadro que antecede, por no haber llegado su valor á 100.000 pesos en ninguno de los tres años del período 1879-81, tienen también indudable importancia

pales artículos exportados. Es, pues, indispensable reformar esta parte de la estadística mercantil, suprimiendo la expresada clasificación de las mercancías importadas, según que procedan de Europa, de América, etc.; presentando un resumen general de todas ellas, incluyendo en el cuadro de principales artículos importados y exportados los que verdaderamente merezcan esta calificación, no por los derechos que devenguen, sino por los valores que alcancen, é introduciendo otros detalles que se echan de menos en la publicación oficial. Así, por ejemplo, al especificar la importación y exportación de cada país, dato interesantísimo que constituye una de las mejoras realizadas en la estadística de 1881, convendría que se atendiera más á la situación geográfica que á la consideración política, y que, á semejanza de lo que se ha hecho con la Australia, se dedicaran cuadros especiales á Hong-Kong y á Singapoore, en vez de presentar ambas colonias confundidas bajo el epígrafe de *Posesiones inglesas de Asia y Oceanía*. Tienen demasiada importancia las relaciones mercantiles que sostiene Filipinas con aquellos dos puertos, para presentarlos englobados con otros países, siquiera pertenezcan también á Inglaterra, circunstancia que para el caso nada importa; é interesa, por fin, muchísimo agregar varios cuadros destinados á dar á conocer, por lo menos en cada uno de los años del anterior quinquenio, las principales cifras generales, esto es, los valores de la importación y de la exportación en conjunto y por países, la recaudación obtenida por todos conceptos, el movimiento de cada aduana y las principales mercancías importadas y exportadas. Los datos correspondientes á un año aislado nada prueban ni nada significan; y al paso que á la Administración es muy facil presentar reunidos los datos correspondientes á una serie de años más ó menos larga, pueden los particulares encontrar grandes dificultades para procurárselos, por no tener á su disposición las respectivas estadísticas oficiales.

en el comercio de importación de Filipinas, y se aproximan mucho á aquella cantidad, las pastas para sopa, la perfumería, el aceite mineral, las velas de esperma, los abanicos, los náipes, el aceite de olivas y los objetos de punto de algodón.

Las mayores cifras que alcanzaron durante el trienio 1873-75 las mercancías comprendidas en el cuadro anterior, fueron las siguientes: Aceite mineral, 61.659 pesos; aguardientes y licores, 162.795; cera, 100.573; cerveza y sidra, 78.557; conservas alimenticias, 279.849; embarcaciones, 168.333; fósforos, 98.835; harina de trigo, 409.860; hierro forjado y fundido, 313.354; hilo de algodón, 577.984; hilo de seda, 370.516; hortalizas, 150.688; loza, 119.981; muebles, 276.025; papel, 168.341; paraguas y sombrillas, 212.275; productos químicos y farmacéuticos, 470.842; sombreros y gorras, 281.642; tejidos de algodón, 5.360.274; de cáñamo, lino ó abacá, 858.681; de lana, 468.385; de seda, 257.615; objetos de vidrio y cristal, 175.827, y vinos 242.218. Comparadas estas cifras con las correspondientes al trienio 1879-81, resulta que, á excepción de los tejidos de abacá, cáñamo y lino, que presentan considerable baja, y de los productos químicos y farmacéuticos, papel, embarcaciones, harina de trigo, hilo de seda é hilo de algodón, que aparecen con cifras muy semejantes, todos los demás artículos han obtenido gran aumento, y muy especialmente el carbón mineral, las máquinas y piezas para las mismas, los aguardientes y licores, el vino, el arroz, los sombreros y gorras, los fósforos y los tejidos de algodón.

IV

Comprendidas quedan en las cifras expresivas del comercio de importación y exportación de Filipinas las correspondientes á España, y referencias especiales hemos hecho á las relaciones mercantiles entre la Península y el Archipiélago, sobre todo al ocuparnos de la exportación; pero el especialísimo interés que tiene el asunto para cuantos aspiran á una gran solidaridad de intereses entre ambos países, nos obliga á consignar á continuación los valores de las principales mercancías que figuran en el comercio entre España y Filipinas.

ARTICULOS.	Importación.		
	AÑO 1879. — *Pesos.*	AÑO 1880. — *Pesos.*	AÑO 1881. — *Pesos.*
Aceite de olivas	15.578	21.853	55.106
Aguardiente	30.237	44.892	128.862
Calzado	6.631	8.948	10.398
Conservas alimenticias	61.008	45.205	82.624
Garbanzos	78.823	41.765	41.353
Fideos	7.814	13.984	4.319
Dulces	13.117	9.008	10.760
Frutas	13.868	14.562	4.856
Hortalizas	17.184	10.036	8.413
Libros impresos	17.867	2.919	5.700
Mapas	12.337	2.342	»
Náipes	30.970	40.550	54.940
Papel para escribir	64.566	67.570	35.970
Idem para cigarrillos	13.659	7.994	4.819
Idem para imprimir	9.320	735	3.489
Productos químicos y farmacéuticos	5.106	9.054	99.120
Tejidos de algodón	7.410	12.495	13.206
Idem de punto de algodón	30.254	74.140	90.426
Tipos para litografiar	27.810	»	»
Vinos generosos y espumosos	37.974	52.005	87.220
Vino tinto	192.640	229.905	197.125

Del precedente cuadro se desprende que, entre las mercancías que España envía á Filipinas, ocupan el primer lugar los vinos. Sumados los tintos á los generosos y espumosos, resulta que la importación de vinos españoles es en Filipinas, por término medio anual, de 265:623 pesos. Durante el trienio 1873-75 los vinos españoles desembarcados en Filipinas importaron, por término medio anual, 168.232 pesos; de suerte que ha recibido este tráfico, durante el corto número de siete años, el aumento de un 58 por 100. Después de los vinos se presentan los aguardientes, cuya importación media, durante el trienio 1879-81, ha sido de 67.997 pesos. Durante el período 1873-75 fué sólo de 32.451 pesos; de suerte que ha más que duplicado. Los objetos de punto de algodón, que figuran en el trienio 1873-75 con insignificantes valores, ocupan ya el tercer lugar entre las mercancías que reciben de España las Islas Filipinas, y con un valor medio de 64.940 pesos anuales. No sucede lo mismo con los demás tejidos de algodón, que aparecen en baja; pues hubo año, el 1874, en que alcanzaron la cifra de 24.179 pesos. El cuarto lugar entre los productos españoles importados corresponde á las conservas alimenticias, cuyo comercio va en aumento, puesto que el promedio anual de lo recibido en 1873-75 fué de 30.404 pesos, y en 1879-81 ha sido de 62.946. También ha obtenido considerable aumento la importación de papel para escribir, que ha subido desde 18.775 pesos, por término medio, á 56.035. Aunque pequeña todavía la de papel de cigarrillos y para imprimir, es de advertir que en el trienio 1873-75 no figuraban con cantidad alguna. En este último trienio, el valor medio del aceite de olivas recibido de la Península fué sólo de 14.385 pesos; ahora es mucho más del doble, de 34:179. Aunque no tanto, ha aumentado también la importación de garbanzos, pues ha subido desde 34.111 pesos á 53.980, y otro tanto sucede con los náipes; en 1873-75 se importaron por valor de 24.191 pesos, y en el trienio 1879-81 figuran con 42.153. En cambio ha disminuído la importación de libros impresos. Esta fué de 21.132 pesos en el trienio 1873-75, y según los últimos datos publicados, ha sido sólo de 8.829. Pequeños son los

valores con que en la importación peninsular figuran los demás artículos comprendidos en el precedente cuadro (el calzado, los fideos, los dulces, las frutas, las hortalizas y los mapas); pero es de advertir que estas mercancías, ó no figuraban en las estadísticas mercantiles del trienio 1873-75, ó alcanzaban cifras muy insignificantes; de modo que representan nuevas especulaciones emprendidas por el comercio peninsular, cuyo éxito revelarán los datos recogidos en años sucesivos. Entre ellos sólo merecen especial mención los productos químicos y farmacéuticos, á causa de la cifra de 99.120 pesos con que figuran en el año 1881. Si en adelante alcanzara valores análogos, y nada debiera sorprendernos, por ser este artículo uno de los que con mayores cifras aparece entre los que recibe Filipinas del extranjero, constituiría una de las principales especulaciones realizadas en el Archipiélago por el comercio peninsular; pero mientras no se publiquen los datos posteriores á 1881, debe considerarse lo importado en este año como un hecho excepcional, por lo muchísimo que se aparta de las cifras registradas en 1879 y 1880.

Los principales artículos filipinos exportados á España durante el trienio 1879-81, fueron los siguientes:

ARTÍCULOS.	AÑO 1879. Pesos.	AÑO 1880. Pesos.	AÑO 1881. Pesos.
Azúcar	234.668	501.834	561.643
Café	377.552	490.005	491.760
Abacá en rama	101.516	33.810	8.456
Idem obrado	976	119	2.156
Añil	133	11.969	4.099
Aceite de coco	94.745	31.145	1.430
Pieles curtidas	560	14.123	6.731
Libros impresos	23.256	17.035	4.686

Según puede observarse, los artículos de verdadera importancia en el comercio de exportación que mantiene Filipinas con España, son el azúcar y el café, cuyos valores han aumentado extraordinariamente. Así, en efecto, resulta de los si-

guientes datos, que dan á conocer los valores exportados de ambos productos durante el trienio de 1873-75.

AÑOS.	AZÚCAR. — Pesos.	CAFÉ. — Pesos.
1873	267.024	65.876
1874	70.928	72.132
1875	72.389	57.925

Comparado el promedio de las precedentes cifras con el de las registradas durante el trienio de 1879-81, resulta á favor de este último un aumento del 216 por 100 respecto al azúcar, y del 594 por 100 en cuanto al café. Es un resultado por demás lisonjero, que permite augurar aún mayor tráfico, sobre todo si el comercio se aprovecha, como debe presumirse, de las considerables rebajas de derechos concedidas en las aduanas peninsulares á los productos filipinos por la ley de 30 de Junio de 1882.

V

Los cuadros que siguen, dan á conocer la clasificación, según su procedencia y destino, de los valores importados y exportados durante los años 1879, 80 y 81:

PROCEDENCIA.	Importación. AÑO 1879. Pesos.	AÑO 1880. Pesos.	AÑO 1881. Pesos.
Posesiones inglesas de Asia.	11.589.081	16.349.399	11.183.379
Inglaterra.	3.197.547	6.377.877	5.952.666
España	789.722	833.171	1.534.451
China	1.118.692	768.005	623.714
Estados Unidos	220.518	491.258	266.591
Alemania	333.563	284.968	545.806
Posesiones holandesas de Asia	39.813	89.464	63.337
Joló	2.808	33.509	5.680
Japón	57.784	50.682	890
Posesiones francesas	643.882	182.360	574
Antillas españolas	1.749	738	124
Australia	33.318	31.888	»
Siam	3.070	»	»

DESTINO.	Exportación. AÑO 1879. Pesos.	AÑO 1880. Pesos.	AÑO 1881. Pesos.
Inglaterra	5.212.105	6.070.800	9.343.208
Estados Unidos	4.904.137	10.417.491	8.366.152
Posesiones inglesas de Asia	7.075.548	5.099.301	4.556.055
España	1.034.655	1.114.030	1.093.629
Australia	211.140	185.625	139.831
Japón	36.910	4.505	86.879
China	102.204	39.563	68.348
Posesiones holandesas	55.451	48.384	58.069
Idem francesas	3.405	409.984	246
Idem españolas	»	99	»
Alemania	»	60.503	»
Francia	140.108	»	»
Joló	37.725	»	»

De suerte que en la importación predominan las posesiones inglesas (Singapoore y Hong-Kong especialmente) y el Reino Unido; figura á continuación España, aunque con cifras muy inferiores todavía á las correspondientes á la nación inglesa, á pesar del constante aumento que reciben de año en año; China ocupa el cuarto lugar, pero hay que tener en cuenta que gran parte de las mercancías que aparecen importadas por las posesiones inglesas proceden, en realidad, de este país, aunque por conducto de Hong-Kong; de modo que el comercio del Archipiélago con el Celeste Imperio es mucho mayor del que las precedentes cifras revelan, como debía suponerse tratándose de un país vecino y con quien de antiguo mantiene Filipinas relaciones mercantiles. Aparece después la República angloamericana; pero, á juzgar por el constante aumento que viene presentando la exportación de este país, muy pronto ocupará en Filipinas uno de los primeros lugares entre los países importadores, pues en los años 1873, 74 y 75, lo enviado por los Estados Unidos al Archipiélago no alcanzó más valor que el de 31.502, 71.926 y 141.217 pesos respectivamente; en 1881 ha llegado á 866.591 pesos, y según los datos publicados por la Administración central de las Aduanas filipinas, en 1882 se ha convertido esta cifra en 1.575.266 pesos. También Alemania

se encuentra en este caso. Durante el trienio 1873-75 no importó más que 206.571 pesos, por término medio, en el período 1879-81 el promedio de lo importado ha ascendido á 388.112 (casi el doble), y en 1882 á 688.598. El valor de los artículos importados por las demás naciones no tiene importancia alguna, á excepción de algún año aislado; pero debemos advertir que, mientras las procedencias de las posesiones holandesas aparecen en baja, comparadas con los datos del trienio 1873-75, aumentan las del Japón y las de Australia, aunque todavía no presentan la regularidad que fuera de desear (1).

(1) Para que nuestros lectores puedan hacer por sí mismos las convenientes comparaciones, consignamos á continuación los valores importados en el trienio 1873-75:

PROCEDENCIAS.	AÑO 1873. — *Pesos.*	AÑO 1874. — *Pesos.*	AÑO 1875. — *Pesos.*
Posesiones inglesas	8.011.743	3.531.752	7.485.187
Inglaterra	3.563.521	3.474.974	8.064.173
España	504.433	441.284	639.470
China	391.551	495.615	456.965
Japón		12.814	427
Alemania	222.377	134.613	262.723
Estados Unidos	31.502	71.926	141.217
Posesiones holandesas	308.893	176.828	95.031
— francesas	156.785	348.103	35.086
Austria	»	»	34.154
Australia	»	16.645	»
Antillas españolas	10.728	»	»
Francia	15.801	»	»
Otros países	»	»	720

La importación de 1882 ha sido la siguiente, tal como resulta de los datos publicados por la Administración central de Aduanas de Filipinas:

PAÍSES.	*Pesos.*
Posesiones inglesas	9.400.210
Inglaterra	5.094.774
España	1.884.180
Estados Unidos	1.575.866
Alemania	688.599
China	510.542
Posesiones francesas	147.492
Joló	6.076
Japón	3.740
Posesiones holandesas	3.716
Antillas españolas	1.345
Francia	1.084
	19.317.624

En la exportación aparece España con mayores valores que en la importación; pero después, no sólo de Inglaterra y sus posesiones, sino también de los Estados Unidos, que, ocupando el quinto lugar entre las naciones importadoras, figura en el segundo bajo el punto de vista de la exportación. Después de España aparece Australia; pero todavía no con las elevadas cifras que quisiéramos todos los que creemos que aquel novísimo Continente ha de ser uno de los principales mercados para los productos filipinos. Se observa, sin embargo, que ya se van regularizando las relaciones mercantiles entre ambos países; la importación aumenta, segun ya hemos visto, y los valores exportados durante el trienio 1879-81 presentan entre sí grandes analogías. El Japón, que en el trienio 1873-75 no aparece con cantidad alguna en el comercio de exportación, figura ya constantemente entre las naciones que acuden á Filipinas en busca de productos, siquiera sea todavía con cifras pequeñas; los valores expedidos por China permanecen estacionarios; disminuyen los correspondientes á las posesiones holandesas, y en cuanto á los demás países comprendidos en el cuadro de exportación, nada tenemos que advertir por cuanto sólo figuran en años aislados, y, salvas muy cortas excepciones, todos con cantidades muy pequeñas (1).

No habrán dejado de advertir nuestros lectores las irregu-

(1) A continuación se consignan los datos relativos al trienio 1873-75 y al año 1882:

DESTINO.	AÑO 1873. — Pesos.	AÑO 1874. — Pesos.	AÑO 1875. — Pesos.
Inglaterra	9.449.606	6.065.900	8.319.697
Estados Unidos	7.787.234	5.314.665	5.928.418
Posesiones inglesas	3.338.706	3.396.207	2.107.754
España	1.885.625	1.611.677	1.804.127
Australia	»	556.483	629.644
Posesiones holandesas	186.235	298.662	63.676
China	209.843	58.945	41.859
Posesiones francesas	137.378	138	25.210
Francia	135.719	»	»
Portugal	364.875	»	»
Posesiones portuguesas	26.308	»	»
Otros países	»	300	90

laridades que ofrecen los países comprendidos en las precedentes escalas, al comparar sus respectivos valores de importación y exportación; pues aparte los países como Francia, las Antillas españolas, Siam y otras que sólo figuran en años aislados, existen naciones que, manteniendo con Filipinas un comercio constante, presentan, sin embargo, cifras muy distintas en la importación y en la exportación. Alemania, por ejemplo, no figura en lugar demasiado desventajoso ante los países importadores, y de los seis años que comprenden los dos trienios á que venimos refiriéndonos, sólo en 1880 aparece con alguna importación; la escala de los valores importados en 1881 no contiene á Australia; y los Estados-Unidos, que ocupan el segundo lugar entre los países exportadores, según ya hemos dicho, pues compran productos filipinos por valor de muy cerca de 8 millones de pesos anuales por término medio (trienio 1879-81), su importación, no obstante, apenas pasa de 500.000 pesos, á pesar de lo que en los últimos años ha aumentado.

Irregularidad es esta muy propia de los países cuyas relaciones comerciales no están aún bien establecidas, pero que perjudica notablemente á Filipinas; porque ni el que compra

Los datos publicados por la Administración central de Aduanas de Filipinas respecto al año 1882, son los que siguen:

PAÍSES.	*Pesos.*
Estados Unidos.	7.482.753
Inglaterra.	5.816.641
Posesiones inglesas.	3.435.297
España.	3.276.783
Posesiones francesas.	155.001
Idem holandesas.	120.999
China.	14.195
Posesiones holandesas.	6.563
	20.308.232

Estos últimos datos ofrecen algunas particularidades muy dignas de tomarse en cuenta. Ocupa en ellos el primer lugar la república anglo-americana, que hasta ahora venía figurando en el segundo; las posesiones inglesas de Asia ya no presentan cantidades tan elevadas como durante el trienio 1879-81, y España, no sólo aparece con la mayor cifra alcanzada hasta el presente, sino que la diferencia es notabilísima.

puede pagar los productos del país á precios tan subidos como los satisfaría si hubiese arribado con mercancías bastantes para cubrir los gastos del viaje de llegada, ni el que importa mercancías sin ánimo de adquirir otras en cambio puede venderlas con tanta ventaja para el consumidor como lo haría si pudiera realizar algunos beneficios en el viaje de retorno, cargando algunos artículos del país. Los partidarios del sistema proteccionista acaso no den mucha importancia á estas observaciones nuestras, como la exportación exceda en mucho á la importación, cosa que por cierto ya no acontece, aunque sucedía años atrás (1); pero á Filipinas, como á todos los países, lo que le conviene es vender caros sus productos á las demás naciones y comprar barato lo que del extranjero necesite, y esto no lo conseguirá mientras los buques que lleguen á sus puertos no sean todos importadores y exportadores á un mismo tiempo, no sólo por la competencia que mútuamente se harán, sino también porque el beneficio obtenido en las ventas les permitirá ofrecer mayores precios en las compras, y las ganancias que se prometan conseguir en éstas, harán posible que no sean muy exigentes en aquéllas. Harto se comprende que nunca se conseguirá entre la importación y exportación de cada país el equilibrio que actualmente presentan la importación y la ex-

(1) Durante el trienio 1861-63, la importación fuè, por término medio, de 8.522.875 pesos, y la exportación de 9.310.898; en el período de 1873-75, la diferencia á favor de la exportación fué todavía más considerable, pues ascendió ésta á 19.915.327, y la importación á 13.915.743; por fin, durante el trienio 1879-81 han venido casi á equilibrarse, pues han consistido respectivamente en 22.247.914 y en 21.431.739 pesos. Seguramente los partidarios del sistema de la balanza de comercio no verán con satisfacción esta tendencia; pero los filipinos no se preocupan de ello sin duda alguna, y hacen muy bien. El haberse elevado la importación desde ocho millones y medio á veintiuno y medio, revela un considerable aumento de bienestar y de riqueza; de bienestar, porque de este modo los filipinos han podido satisfacer mejor sus necesidades, y de riqueza, porque éstos no han recibido gratis las mercancías importadas; comprenden, además, que, sin crecer la importación, no ha podido elevarse la exportación, toda vez que los países extranjeros no cuentan más que con sus productos para adquirir los del Archipiélago, y exportar sin importar es, por lo mismo, una quimera.

portación totales del Archipiélago. Pero no se trata de esto.. Lo que deseamos, es que desaparezcan irregularidades como las anteriormente indicadas; lo que queremos es que Alemania, refiriéndonos á los ejemplos empleados, se lleve siquiera algo de Filipinas en cambio de los artículos que envía á aquellas Islas, como probablemente sucederá después de desestancado el tabaco; que Australia no deje ningún año de importar, á fin de que no deje tampoco nunca de exportar, estimulada por los beneficios que le dejen las ventas realizadas en Filipinas, y que los Estados Unidos surtan al Archipiélago cada vez en mayor cantidad, cual por fortuna sucede, de todos los objetos que la industria del país no produce, y que, sin embargo, reclaman las Islas cada día con mayor imperio, á medida que la civilización las impone mayores necesidades á cambio de mayores beneficios. Lo que en suma deseamos, es que el Archipiélago filipino entre de lleno, constituyendo factor indipensable en el movimiento industrial del globo y en el comercio de las naciones para la realización del progreso universal por medio del cambio de productos, que es lo que relaciones más estrechas crea entre los pueblos; y que América por conducto de la más floreciente de sus naciones, la República anglo-americana, y Europa por la mediación de sus principales Estados, de España, sobre todo, mantengan con las islas Filipinas un comercio ordenado y frecuente que estimule la producción en todo el Archipiélago, en virtud de la demanda de productos, á la vez que impulse la obra de su civilización con los poderosísimos elementos de la industria moderna.

VI

Los valores importados y exportados por cada uno de los tres principales puertos habilitados en Filipinas para el comercio exterior, fueron los siguientes:

		AÑO 1879. — Pesos	AÑO 1880. — Pesos	AÑO 1881. — Pesos
Importación..	Manila........	17.765.854	24.873.080	20.194.427
	Iloilo.........	254.170	549.419	561.482
	Cebú..........	4.091	22.889	12.630
Exportación..	Manila........	14.998.155	17.457.725	17.665.852
	Iloilo.........	2.734.603	4.068.679	4.071.897
	Cebú..........	1.018.582	1.923.881	2.841.257

Del precedente cuadro resulta que todo el comercio de importación que sostiene Filipinas con el extranjero, se halla reducido casi exclusivamente al que se verifica por el puerto de Manila; pero no así el de exportación, pues en esta parte presentan cifras muy considerables las Aduanas de Cebú y de Iloilo, merced al considerable desarrollo que, desde que se habilitaron para el comercio exterior ambos puertos, ha adquirido la agricultura del país; y aún aparecerán en lo sucesivo con mayores cifras, á consecuencia del desestanco del tabaco; porque si bien en las islas Visayas siempre fué libre el cultivo de esta planta y libre asimismo la fabricación y venta de cigarros en el interior, hallábase su exportación absolutamente prohibida.

VII

La influencia del precio en el consumo es una verdad tan cumplidamente demostrada, y abundan de tal modo los datos estadísticos en confirmación suya, que insistir sobre lo primero envuelve ya como una ofensa á la ilustración del que nos escucha, y si alguna dificultad ofrece el empleo de las cifras como demostración experimental de la teoría económica, consiste sólo en la elección de los ejemplos; pero no es, sin duda, entre los experimentos realizados de los menos notables el que ofrece la reforma arancelaria llevada á cabo en Filipinas por el Sr. Moret y Prendergast en su memorable decreto de 16 de Octubre de 1870.

Durante el quinquenio que precedió á la indicada reforma, es decir, desde el año 1866 al 1870, ambos inclusives, los derechos de importación en las Aduanas filipinas consistieron, por término medio anual, en 572.091 pesos. Se pusieron en vigor los nuevos aranceles, es decir, se declararon enteramente libres todos los artículos, ya nacionales, ya extranjeros, que más directamente podían contribuir al desarrollo de la cultura y riqueza del Archipiélago, como libros impresos, instrumentos de ciencias y artes, máquinas y aparatos empleados en la agricultura, industria y comercio y trasportes, material para la construcción de buques, abonos y primeras materias con rarísimas excepciones, se redujeron á sólo 117 las 766 partidas que hasta entonces figuraban en el arancel de importación; el tipo de adeudo, que en el algunos artículos llegaba hasta el 33 $^1/_2$ por 100, se rebajó al 10 para las mercancías que quedaron sujetas al pago de derechos; se declararon, en fin, libres

todos los artículos de la Península, islas adyacentes y Antillas españolas conducidos á los puertos filipinos con bandera nacional, y, sin embargo, en vez de disminuir los productos de la venta, ascendieron ya en el primer año de la reforma á 793.336 pesos, es decir, aumentaron en un 38,50 por 100, y durante el año 1873, tercer año de la reforma, recibieron el aumento de un 52 por 100, puesto que se elevaron á 869.176 pesos. Desde entonces la recaudación ha ido siempre en progresión ascendente, hasta llegar los derechos de importación en 1881, fecha de la última estadística publicada, á 1.850.642 pesos, que representan el extraordinario aumento del 323 por 100 en el trascurso sólo de once años. No cabe mayor justificación en favor de la obra del Sr. Moret; y si el egoismo ó la preocupación de escuela osara levantar su voz para pedir un cambio de criterio en la formación de los aranceles filipinos, tendría que enmudecer ante aquellas cifras, verdaderamente asombrosas, tal vez aun para las personas de más fe en los principios de la economía política (1).

Las mercancías que contribuyeron en el año 1881 con mayores sumas al sostenimiento de los gastos públicos de Filipinas, mediante el pago de los derechos de importación, fueron las siguientes:

MERCANCÍAS.	Pesos.
Tejidos de algodón	907.478
— de abacá, cáñamo ó lino	43.201
— de lana y pelo	31.737
— de seda	35.920
Aguardientes	40.066
Productos farmacéuticos	50.850
Harina de trigo	48.187
Conservas alimenticias	29.810
Fósforos	25.983
Hortalizas	20.468

(1) Según los datos publicados por la Administración central de Aduanas de Filipinas, la recaudación obtenida en las Aduanas de las islas en el año 1882 por derechos de importación, fué de 2.140.296 pesos, lo que eleva á 375 por 100 el aumento obtenido por este concepto desde el año 1871.

De suerte que los derechos adeudados por los tejidos de algodón representan la mitad de lo recaudado en totalidad por derechos de importación. No dejarán de haber advertido nuestros lectores la considerable cantidad con que contribuye un artículo al parecer tan insignificante como los fósforos.

Los derechos de exportación también han aumentado extraordinariamente. Restablecidos en virtud de la reforma arancelaria de 1870, que los puso de nuevo en vigor obedeciendo al pensamiento de desestancar el tabaco y de sujetar á arancel la exportación de este producto, como medio, entre otros, de suplir el déficit que la medida había de producir en los presupuestos del Archipiélago, produjeron 250.770 pesos en 1873. En 1881 se elevó esta cifra á 432.507, obtenidos casi exclusivamente del azúcar y del abacá. En efecto, el primero de estos artículos produjo 292.328 pesos, y el segundo 119.918. El café, que es el producto que aparece inmediatamente con mayores cifras en el estado de recaudación, ya sólo devengó 16.697 pesos. El añil, las maderas tintóreas y el arroz, que son los restantes artículos sujetos al arancel de exportación, ya sólo produjeron, en junto, 3.563 pesos. No es, pues, extraño que se trate de declarar libre su exportación.

De los 2.334.063 pesos á que ascendió en 1881 la recaudación por Aduanas, 2.133.517, es decir, casi la totalidad, corresponden á la de Manila. En la de Iloilo sólo ingresaron 141.518 pesos; en la de Cebú, 53.584; en la de Zamboanga, 1.517; en la de Sual, 2.149; en la de Albay, 1.010, y en la de Taclóban (Leyte), 769.

Otro tanto puede decirse descendiendo al detalle y fijándonos sólo en los derechos de importanción, puesto que de los 1.850.642 pesos recaudados por este concepto, corresponden 1.812.997 á la Aduana de Manila; pero ya no sucede lo mismo respecto á los derechos de exportación, porque si bien continúa Manila figurando en primer lugar bajo este punto de vista, ya no es con aquella enormísima diferencia. En efecto, de los 432.507 pesos recaudados por derechos de exportación, corresponden 289.750 á Manila, 95.637 á Iloilo y 47.120 á Cebú.

VIII

Años atras, y con motivo de un trabajo análogo al presente (1), decíamos lo que sigue:

«Muchos ejemplos pudieran aducirse para demostrar la falta de criterio fijo con que á veces ha procedido el Ministerio de Ultramar en el gobierno y administración de nuestras colonias; pero si hubiera necesidad de probarla con un sólo caso práctico, bastará sin duda alguna referir la breve, pero elocuentísima historia, del derecho diferencial de bandera en las Islas Filipinas. Muchísimas experiencias pudieran asimismo invocarse para poner de manifiesto que, bajo el sistema proteccionista, el peor de los enemigos con que lucha la producción nacional son las mismas industrias protegidas; pero si fuera preciso demostrar esto también con un solo hecho, aconsejaríamos del mismo modo que se recurriera á lo acontecido en el Archipiélago filipino con el expresado derecho diferencial de bandera.

»Hace muy pocos años, un Ministro de Ultramar se decidió á suprimir este privilegio, de que habían gozado hasta entonces los buques nacionales en los puertos de nuestras colonias de Oriente; y tan grande, tan profundo, tan arraigado parecía su convencimiento, así respecto á los beneficios de la reforma como acerca del ningún perjuicio que ni aun por el momento sufriría nuestra marina mercante, que fijó un plazo de sólo dos años para la completa ejecución de lo ordenado. No había trascurrido tan breve plazo, y otro Ministro de Ultramar, obedeciendo á sus propias convicciones, á la vez que á las doctrinas que por fin habían logrado penetrar en su departamento,

(1) Número 8.342 del periódico *La Epoca*, correspondiente al día 29 de Agosto de 1875.

declaró definitivamente abolido el derecho diferencial de bandera «por no tener explicación satisfactoria ni haber dado resultados prác»ticos para los fines que se proponía, aunque sí para el atraso del co»mercio filipino.» Pero en mal hora empleó el adverbio *definitivamente*; porque muy pocos meses después de haberse condenado con tanta severidad como justicia un privilegio dos veces abolido en el corto espacio de dos años no cumplidos, *el mismo Ministro que lo suprimió por vez primera*, lo restableció sin consultar los resultados obtenidos en virtud de la reforma, sin pedir informe alguno á las autoridades ó corporaciones del Archipiélago, sin señalar ningún plazo previo, á diferencia de lo que se practica en reformas de esta clase; comunicando, por el contrario, sus órdenes por medio del telégrafo, como si se tratara de la salvación de la patria y no del interés de algunos navieros, y aboliendo al mismo tiempo otra vez el derecho diferencial de bandera para dentro de ocho años, como si pudiera haber razón en algún caso para restablecer lo que por considerarlo perjudicial se suprime en el mismo decreto en que se plantea de nuevo, y para señalar el largo plazo de ocho años con el objeto de preparar una reforma que dos años habían bastado para llevar á cabo sin trastornos ni perjuicios de ninguna clase. Esto es, sin embargo, lo acontecido en las Islas Filipinas con el derecho diferencial de bandera; este el criterio con que á veces resuelve el Ministerio de Ultramar las cuestiones que más afectan al presente y porvenir de nuestras colonias. Veamos ahora de qué modo contribuyen por su parte al fomento de la producción nacional las industrias favorecidas por los procedimientos proteccionistas.

»El Sr. Moret y Prendergast, atento á los intereses que España tiene en el Archipiélago filipino y á la necesidad de estrechar los lazos entre ambos países por medio de un tráfico activo y frecuente, declaró libres de derechos las mercancías nacionales conducidas en bandera española á nuestras colonias de Oriente; protección justísima, porque libre debe ser el comercio entre países pertenecientes á un mismo Estado, y la más eficaz en favor de los intereses nacionales, porque sobre favorecer á nuestra marina mercante con el mayor de los privilegios de que puede gozar bandera alguna, que es la total exención de derechos para toda la carga, había puesto los productos de nuestras fábricas y de nuestros campos en condiciones de competir con los similares extranjeros en los puertos filipinos. Pero como las industrias acostumbradas al régimen proteccionista suelen con-

fundir el interés de la producción nacional con su provecho particular, y encuentran justo y patriótico todo lo que puede favorecer sus respectivos intereses, aunque sea en perjuicio de las demás industrias del país, pronto nuestros navieros hallaron contrario al fomento de la riqueza nacional una reforma que, si bien concedía á nuestros buques mercantes la mayor de las franquicias, la completa exención de derechos para las mercancías conducidas en los mismos, era á condición de que vinieran en auxilio de los productos del país, y en vez de buscar en los puertos de la Península mercancías nacionales para llevarlas á Filipinas, prefirieron quedar en condiciones, mediante el restablecimiento del derecho diferencial de bandera, de poder cargar géneros extranjeros en los puertos también extranjeros.

»Desde el momento en que nuestros navieros lograron su objeto—y ya hemos visto que lo consiguieron—la protección dispensada á las mercancías nacionales declarándolas libres de derechos, forzosamente debía quedar reducida á muy pequeñas proporciones; porque si los productos de nuestros campos y establecimientos fabriles pueden competir en los puertos filipinos con los similares extranjeros, pagando éstos el 10 por 100 señalado en los aranceles del año 1870, y disponiendo los comerciantes de la Península de buques más ó menos abundantes para hacer sus envios al Archipiélago, ya no es fácil la competencia desde el instante en que por ser conducidos en bandera nacional pueden las mercancías extranjeras no pagar más que el 7 1/2 por 100, y por preferir nuestros buques los puertos extranjeros pueden hallarse los comerciantes de la Península sin medios para verificar sus remesas ó en la necesidad de pagar fletes excesivamente caros, lo que viene á ser lo mismo. Tales son nuestros proteccionistas prácticos.

»Pero como los que no nos llamamos protectores de la industria nacional queremos de veras su prosperidad; como importa muchísimo favorecer la introducción en Filipinas de productos nacionales, á fin de fomentar nuestra agricultura y nuestra fabricación, pero importa muchísimo también establecer relaciones íntimas entre la Península y el Archipiélago y formar en aquellas remotas regiones un pueblo hermano unido á España por el doble lazo de la simpatía y del interés, no podemos menos de pedir que se suprima definitivamente el derecho diferencial de bandera, es decir, que se restablezca en todas sus partes el decreto de 16 de Octubre de 1870, á fin de que las mercancías extranjeras sujetas á arancel en ningún caso dejen de pagar

el 10 por 100, para que los buques españoles, en vez de ayudar á los extranjeros en su lucha con la industria nacional, acudan á nuestros puertos en demanda de los fletes que hoy buscan con preferencia en naciones extrañas; para que el comercio filipino, en fin, se dirija cada vez menos á los fabricantes extranjeros, busque sus relaciones entre los productores españoles y sea el interés mútuo un lazo de unión entre la Península y sus colonias orientales.

»En el estado actual de la cuestión, y á pesar de que los antecedentes expuestos no permiten creer que haya nada imposible ni aun difícil en materia de contradicciones ministeriales, no puede esperarse que se dicte un nuevo decreto derogando el que restableció después de suprimido el derecho diferencial de bandera en las aduanas filipinas. Por mi parte, me conformo con que, al terminar los cuatro años que todavía restan de los ocho señalados para la completa supresión de este privilegio, se den ya por contentos nuestros navieros, y no se halle al frente del departamento de Ultramar el tantas veces aludido Ministro; porque si aquéllos todavía no están satisfechos ó este se encuentra encargado del gobierno y administración de las colonias, no sería extraño un nuevo decreto restableciendo el derecho diferencial de bandera y aboliéndolo por tercera vez para después de un plazo más ó menos largo. Pero bueno será consignar ahora, á más de las consideraciones que dejamos expuestas, que ni aun los particulares intereses de la marina mercante nacional pueden invocarse en favor de semejante privilegio, porque las experiencias recogidas en las mismas aduanas filipinas demuestran con la mayor evidencia que la supresión del derecho diferencial de bandera en nada perjudica á los buques nacionales.

»En efecto, durante el primero de los dos años que se fijaron para la completa supresión del derecho diferencial de bandera la primera vez que se abolió, y durante el cual se mantuvo íntegro este derecho, las toneladas de carga llegadas en bandera nacional á las aduanas de Manila representan el 63 por 100 del total de las toneladas de carga introducidas en la expresada aduana durante el segundo año de la reforma. Esta proporción, en vez de disminuir á consecuencia de haberse reducido en un 50 por 100 el derecho diferencial de bandera, se elevó al 68 por 100; y aunque el tiempo trascurrido desde la total supresión de este recargo hasta su nuevo restablecimiento no es suficiente, por lo cortísimo, para ofrecer observaciones provechosas en ningún sentido, presenta, sin embargo, el hecho favorable á la mari-

na nacional de que durante aquellos tres meses no entró un sólo buque nacional en lastre, mientras las toneladas de los extranjeros entrados sin carga están respecto á las toneladas de carga trasportadas por estos mismos buques en la relación del 176 por 100.

»Si pues dentro de cuatro años, fin del plazo señalado para la total supresión del derecho diferencial de bandera, se piensa en restablecer de nuevo este privilegio, preciso será oponer á las cifras expuestas otra que demuestre la disminución progresiva del número de buques nacionales fondeados con carga en los puertos filipinos; y mientras no suceda así, nadie tendrá razón para plantear de nuevo un procedimiento que, segun hemos probado, únicamente puede favorecer á las mercancías extranjeras en perjuicio de la producción nacional.»

Esto decíamos en 1875: tres años más tarde publicamos en el *Boletín oficial del Ministerio de Ultramar* un artículo sobre el comercio exterior de Filipinas, y al ocuparnos del movimiento de la navegación ocurrido en aquellas Islas durante el período 1872-75, nos expresábamos en los siguientes términos:

«El movimiento de buques ocurrido en los diferentes puertos filipinos en virtud del comercio sostenido por el Archipiélago con la Península y naciones extranjeras, fué el siguiente:

ENTRADA

Buques con carga.					Buques en lastre.				
AÑOS	BANDERA NACIONAL		BANDERA EXTRANJERA		AÑOS	BANDERA NACIONAL		BANDERA EXTRANJERA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas		Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1872..	101	30 868	129	86.077	1872...	3	1.150	87	80.977
1873...	119	39.526	123	80.890	1873...	3	994	106	89.383
1874...	117	45.064	138	89.999	1874...	5	2.429	81	79.677
1875...	129	67.967	116	90.530	1875...	»	»	104	98.724

SALIDA

Buques con carga.					Buques en lastre.				
1872...	100	30.186	163	135.689	1872...	9	3.295	28	15.903
1873...	134	56.452	135	103.826	1873...	6	2.858	30	21.413
1874...	133	53.688	174	142 358	1874...	5	1.870	30	15.409
1875...	98	35.957	199	178.067	1875...	»	»	16	10.051

»Los precedentes cuadros no son tan instructivos como de desear fuera, por cuanto no contienen el dato de las toneladas de carga, sin el cual no es posible formar juicio exacto del beneficio que proporcionalmente puede corresponder á la marina mercante nacional y á la extranjera en el comercio que mantienen las Islas Filipinas con el extranjero, pero algo nos dirán sus cifras.

»En primer lugar, nos muestran que el número de buques españoles entrados con carga en los puertos filipinos, y muy especialmente el número total de sus toneladas, ha aumentado en términos muy considerables en el período que venimos examinando. ¿Debe atribuirse esto al restablecimiento del derecho diferencial de bandera? Nos faltan datos para contestar á esta pregunta en términos absolutos; porque reducido al cortísimo período de tres meses, el tiempo en que estuvo completamente abolido el derecho diferencial de bandera, es de todo punto imposible entrar en comparaciones, y sólo comparando podríamos formar juicios exactos. De creer es que el comerciante extranjero dé en muchos casos la preferencia á nuestros buques, á causa de los menores derechos que de este modo satisfacen sus mercancías á su entrada en los puertos filipinos; pero también puede influir en ello la circunstancia de ser españoles los buques de las únicas líneas de vapores que precisamente desde la época en que se restableció el derecho diferencial de bandera prestan servicio directo y periódico entre Manila y el extranjero. Esto es importantísimo para el comercio, por lo que le interesa regularizar sus operaciones, y prueba de que, por lo menos, no debe atribuirse todo al restablecimiento de aquel privilegio concedido á la marina mercante nacional, es que, á medida que va disminuyendo la bonificación de que gozan las mercancías importadas en buques españoles á consecuencia de la reducción gradual que se fijó al restablecerse el derecho diferencial de bandera para abolirle de nuevo, aumenta el tonelaje total de los buques nacionales entrados con carga en los puertos del Archipiélago. En efecto, desde 1.° de Julio de 1871 á igual fecha de 1873, el beneficio concedido á las mercancías importadas con bandera nacional consistía en el 25 por 100 de los derechos de arancel; desde 1.° de Julio de 1873 á igual día de 1875, la bonificación ha quedado reducida al 20 por 100, y desde Julio de 1875 al 15 por 100; y, sin embargo, el número de toneladas pertenecientes á los buques nacionales entrados con carga eu los puertos filipinos ha ido constantemente en aumento, hasta el punto de que las correspondientes al año 1875,

en cuyo año empezaron ya las mercancías conducidas en buques nacionales á no gozar de más dispensa de derechos que la del 15 por 100, presentan el aumento de un 219 por 100 sobre el número de toneladas de buques nacionales entrados con carga en el año 1872, en que la bonificación de que gozaban las mercancías importadas con bandera española consistía nada menos que en el 25 por 100 de los derechos de arancel.

»Por otra parte, el cuadro expresivo de los buques salidos de los puertos filipinos pone de manifiesto que, mientras los buques extranjeros que abandonaron aquellas costas en lastre son bastantes en número, pues año ha habido en que llegaron á 30 con un total de 21.413 toneladas, los españoles que salieron sin carga han venido disminuyendo hasta el punto de no figurar ninguno en 1875; y no pudiendo atribuir tan favorables resultados para nuestra marina mercante al derecho diferencial de bandera, porque éste sólo puede influir en la importación, debemos buscar su explicación en las frecuentes y periódicas expediciones establecidas desde el año 1871 entre Liverpool y Manila y entre esta última ciudad y Singapoore.

»De modo que hay derecho á afirmar que nuestra nación mercante más bien necesita, para prosperar, organizar sus viajes y mejorar el servicio, que seguir utilizando el derecho diferencial de bandera, puesto que figura con mayores cifras en el comercio de importación de Filipinas desde que se han establecido líneas de vapores con expediciones periódicas entre el Archipiélago y los puertos extranjeros, á pesar de la reducción gradual que desde entonces ha venido sufriendo la bonificación que les fué concedida al restablecer en 1871 aquel privilegio.

»Téngase, pues, esto muy en cuenta cuando, al acercarse el día 1.º de Julio de 1879, en que deben quedar igualadas la bandera nacional y la extranjera, pidan nuestros navieros que se establezcan nuevamente los derechos diferenciales, como sin duda alguna lo pedirán, imitando en esto la conducta que en semejantes ocasiones observan todas las industrias protegidas, y recordando, sobre todo, el notable triunfo obtenido en el año 1871. Si entonces consiguieron que se restableciese el derecho diferencial á los tres meses de haber quedado igualadas todas las banderas en los puertos Filipinos, sin prévio informe de las autoridades del Archipiélago, sin fijación de plazo alguno preparatorio, por medio de telegrama y suscribiendo el decreto el mismo Ministro que dos años antes había abolido aquel privilegio, no

será nada extraño que se pretenda una nueva prórroga. No nos sorprendería tampoco que se consiguiera, porque en España es costumbre que el interés de los menos se sobreponga al interés de los más, y es verdadera pasión la que se tiene en nuestra patria por todo lo artificioso y lo violento, aunque repugne á la justicia, á las prescripciones de la ciencia ó al interés general; pero si tal sucediera, no sabemos cómo se justificaría semejante resolución; porque, aparte de lo que el derecho diferencial de bandera perjudica, según hemos visto, al Tesoro público filipino, á la producción peninsular y á las relaciones de España con sus colonias, no puede sostenerse que influya de un modo decisivo sobre el fomento de nuestra marina mercante, toda vez que las 30.868 toneladas que sumaban los buques nacionales entrados con carga en los puertos filipinos en el año 1872, esto es, cuando las mercancías importadas en los mismos pagaban el 75 por 100 de los derechos de arancel, se han elevado á mucho más del doble, á 67.967, cuando ya empezaron á satisfacer el 85 por 100. Por lo menos será necesario reconocer que es una protección bien singular la que por medio del derecho diferencial de bandera pretende concederse á la marina mercante nacional, puesto que ésta prospera y realiza mayores beneficios, á medida que aquélla va desapareciendo, y por lo tanto, será preciso explicar esta anomalía, ó renunciar ya para siempre á tan desacreditado sistema.»

Y llegó el día 1.° de Julio de 1879, y por fortuna nuestros temores resultaron vanos, pues ya no han vuelto á pedir nuestros navieros el restablecimiento del derecho diferencial de bandera. Han hecho bien, sin embargo, porque si á tanto se atrevieran, podía imponérseles absoluto silencio con sólo mostrarles las siguientes cifras expresivas del movimiento de navegación ocurrido en los puertos filipinos durante el trienio 1878-81:

ENTRADA

	Buques con carga.					Buques en lastre.			
AÑOS	BANDERA NACIONAL		BANDERA EXTRANJERA		AÑOS	BANDERA NACIONAL		BANDERA EXTRANJERA	
	Buques	Toneladas	Buques	Toneladas		Buques	Toneladas	Buques	Toneladas
1879...	173	103.963	181	119.603	1879...	5	687	99	92.816
1880...	222	202.474	149	98.804	1880...	22	4.309	149	144.340
1881...	250	264.025	321	226.213	1881...	13	4.246	138	132.788

SALIDA

	Buques con carga.					Buques en lastre.			
1879...	174	97.843	240	182.971	1879...	12	5.294	52	39.617
1880...	207	183.788	281	237.304	1880 ..	3	731	34	37.589
1881...	222	234.508	350	293.799	1881...	7	3.772	25	17.939

En efecto, comparado el promedio de las precedentes cifras con el de las registradas durante el período de 1872-75 (1), resulta:

1.° Que mientras en este cuatrienio las toneladas de carga recibidas en los puertos filipinos con bandera nacional no representaban más que el 35 por 100 del total, y, por consiguiente, casi las dos terceras partes de la carga era trasportada por buques extranjeros, después de abolido el derecho diferencial de bandera, más de la mitad de la carga (el 56 por 100) ha llegado con bandera nacional; y

2.° Que mientras las toneladas de carga trasportadas por buques extranjeros no han recibido del uno al otro período más que un aumento del 71 por 100, el de las conducidas en buques nacionales ha alcanzado el del 315 por 100.

Excusamos los comentarios.

(1) El promedio de las toneladas de carga trasportadas con bandera nacional y extranjera en los períodos á que venimos refiriéndonos, fué el siguiente:

	CON BANDERA NACIONAL	CON BANDERA EXTRANJERA
Período 1872-75..............	45.856	86.874
Período 1879-81..............	190.154	148.207

IX

También decíamos tiempo atrás (1) lo que sigue:

«Sírvanse mis lectores fijar una vez su atención en el mapa de Filipinas, y en los centenares de islas en que se halla dividido su extenso territorio, de 345.585 kilómetros cuadrados; consideren la forma especialísima de la mayor parte de estas islas, su extremada longitud, el extraordinario desarrollo de sus costas con relación á las superficies respectivas, y seguramente no tardarán en comprender que no es posible, sin causar gravísimos perjuicios á la producción del país, subordinar el movimiento comercial del Archipiélago á las siete aduanas que hoy existen.

»La isla de Luzón, tan grande como Navarra, Aragón, Cataluna y Valencia juntas, mayor, por consiguiente, que el reino de Portugal, no tiene más que tres puertos habilitados para el comercio exterior: Manila, Sual, en la provincia de Pangasinán, y Legaspi en la de Albay.

»Las islas de Mindanao, Panay, Cebú y Leyte, no tienen más que una sola aduana, y, sin embargo, Mindanao es mayor que toda Andalucía; la de Panay tiene 11.790 kilómetros cuadrados de superficie y 728.566 habitantes, elementos que se han considerado suficientes para dividir su territorio en tres provincias. A la isla de Cebú sólo quince provincias aventajan en la Península respecto á población, y el territorio de la de Leyte es algo mayor que la de Puerto Rico, donde hay ocho aduanas.

»Por fin, no tiene puerto alguno habilitado para el comercio exterior la isla de Negros, fertilísima comarca que por su extensión

(1) En el periódico *La Epoca*, núm. 8.341, correspondiente al día 28 de Agosto de 1875.

de 8.705 kilómetros cuadrados es mayor que 23 de las 49 provincias en que se halla dividida la Península, y que por sus grandes plantaciones de caña es la isla que más azúcar produce en Filipinas; tampoco lo tiene La Paragua, que por su superficie ocupa el tercer lugar entre las islas del Archipiélago, que abunda en recursos naturales y que, si no tiene mayor importancia bajo otros puntos de vista, es por el abandono en que se la tiene; tampoco Mindoro, de mayor extensión superficial que Puerto Rico; tampoco, en fin, la isla de Bohol, que es tan grande como la de Mallorca, donde tenemos cuatro aduanas, y de población tan apiñada, tan densa, que en la Península sólo seis provincias la aventajan bajo este concepto, y muy pocas en fertilidad.

»Ahora bien: es de todo punto indispensable habilitar para el comercio exterior un puerto en la costa oriental de la isla de Negros, á fin de dar mayor impulso en esta comarca al cultivo de sus feraces tierras, y en beneficio también de los pueblos situados al Oeste de la vecina isla de Cebú, que sólo pueden servirse del puerto de este nombre mediante un larguísimo rodeo. Es necesario establecer otra aduana en la isla de Bohol, donde ya hace tiempo que ha debido plantearse una Administración de Hacienda que permita obrar con más desembarazo al administrador de Cebú, á que hoy pertenece en lo económico aquella fertil y pobladísima comarca. En la isla de Panay son indispensables dos Aduanas á más de la que existe en Iloilo; una en Cápiz, capital de la provincia de este nombre, y otra en Lipata, ó en cualquier otro fondeadero de buenas condiciones de la provincia de Antique; porque, sin causar gravísimos perjuicios, no es posible sujetar á una sola Aduana las explotaciones agrícolas, las importantes industrias y el movimiento mercantil de una población tan apta como numerosa. Es preciso asimismo habilitar para la navegación de altura un fondeadero en el distrito ó provincia de Misamis, situada al Norte de Mindanao, con las condiciones naturales más felices y con una población inteligente y laboriosa, que rápidamente aumenta en número y bienestar, merced al cultivo del abacá, á la crianza de ganados y á los aprovechamientos forestales.

»Importa también establecer aduana en Surigao, á fin de estimular las explotaciones agrícolas tanto en esta fértil comarca del Norte de Mindanao como en la parte Sur de la vecina isla de Leyte. Otro tanto debe hacerse en el punto más conveniente de las dos provincias Camarines Norte y Sur, para que puedan enviarse directamente á Amé-

rica y á Europa las considerables cantidades de abacá que hoy produce aquel país, y las muy superiores que producirá el día en que cultivadores y comerciantes no necesiten de buques para trasportarlos á otros puntos del Archipiélago, ni de representantes ni almacenes en los puntos de depósito. Asimismo es necesario favorecer, habilitando el puerto que reuna mejores condiciones de abrigo y comunicación con el interior, la exportación directa de los productos de las provincias de Ilocos, rica comarca llamada á porvenir todavía más próspero, por prestarse sus feraces tierras á los cultivos más estimables del Archipiélago y contar con una población numerosa, tal vez la más activa, la más hábil y la más emprendedora de la isla de Luzón. Es, en fin, urgentísimo habilitar el fondeadero de Batangas en beneficio de la provincia de este nombre, la más populosa y acaso también la más floreciente de Luzón, y en benefició también de los pueblos situados al Norte de la vecina isla de Mindoro y en todo el litoral de Tayabas, que podrían servirse de la indicada aduana para la exportación de sus productos, miéntras no se habilite alguno de los puertos de esta última provincia (el de Calilagán ó el de Laguimanoe), lo que sería muy conveniente, como también lo es sin duda alguna buscar el medio de establecer una aduana en la provincia de Zambales, cuyos vastos y fertilísimos terrenos permanecen eriales casi por completo, y en cuyas costas se encuentra, entre otros fondeaderos, el puerto de Súbic, que por sus magníficas condiciones ha sugerido á algunos el pensamiento de hacer de él un puerto militar. Hoy no estamos para esto, pero sí que debe estudiarse con empeño el modo de impedir que continúe perdido para la riqueza del país un abrigo de tan favorables circunstancias, habilitándole para el comercio exterior, como no merezcan la preferencia otros fondeaderos de la provincia de Zambales, bien por ofrecer mejores condiciones con el interior, bien por ser más productivas sus comarcas inmediatas.

»Otro tanto decimos de la provincia de Sámar. La parte occidental de esta isla puede servirse con gran facilidad de la Aduana de Taclobán, en Leyte, por ser muy angosto el estrecho de San Juanico, que separa ambas islas; pero no así los pueblos situados en todo el extenso litoral bañado por el Pacífico; y como no conviene mantener en tan desfavorables condiciones una isla de tan gran extensión superficial, y que ya tanto abacá produce, se hace indispensable estudiar el establecimiento de una aduana al Oriente ó en el Norte de la

isla, lo cual no parece difícil conseguir trasladando la Administración Económica al punto que con tal objeto se habilitase, y encomendando al jefe económico de Leyte la recaudación de los impuestos en la parte occidental de Sámar, que, como ya he dicho, no se halla separada de Taclobán, cabecera de Leyte, más que por un angostísimo estrecho.

»Por último, aunque ya hemos propuesto la creación de una Aduana en la costa oriental de Negros, y los pueblos situados al Oeste de la isla pueden servirse de la de Iloilo, no vacilamos en proponer que, si hay algún fondeadero de favorables condiciones al SO. de la misma provincia, se estudie el modo de habilitarle para el comercio exterior, porque ya lo merece la extensión y riqueza de una isla poco menor que Puerto-Rico y que suministra las mayores cantidades de azúcar producidas por el Archipiélago.

»Estas aduanas no obstante, las de Tayabas, Zambales, Sámar y SO. de Negros, aunque convenientes, no son de inmediata necesidad. Debe estudiarse su planteamiento y establecerlas sin vacilación, si el resultado de los informes recogidos es favorable á su creación; pero, en mi concepto, lo indispensable, lo urgente es habilítar tres nuevos puertos en la isla de Luzón (Batangas, Camarines é Ilocos), cuatro en las Visayas (en las provincias de Cápiz, Antique, Negros y Bohol) y dos en el Norte de Mindanao, con lo cual habría seis Aduanas en toda la isla de Luzón; número que ciertamente no parecerá exagerado para un territorio mayor que Cuba, donde existen 15 Aduanas, y para una población que asciende á más del doble que la registrada en aquella Antilla y en las Visayas habría siete aduanas, lo que tampoco puede considerarse exagerado; porque si bien la extensión superficial de las diferentes islas que forman este grupo no es tan grande como la de Luzón, el desarrollo de sus costas no debe ser inferior al que tienen las de estas últimas islas; su población se acerca mucho á los dos millones de habitantes, y sus productos agrícolas son ya tan abundantes como solicitados por el comercio de todos los países.

»Posible es que alguien considere insuficientes las circunstancias y razones expuestas para justificar la creación de alguna de las aduanas, por no ser alguno de los países donde deban establecerse bastante ricos para sostener un gran movimiento mercantil, por más que reunan muy ventajosas condiciones naturales.

»Pero harto se comprende que en esta cuestión, como en todas las que se relacionan con el fomento de los intereses morales y materia-

les del Archipiélago filipino, hay que preocuparse mucho del presente, pero hay que cuidarse más todavía del porvenir y apresurarse, en su consecuencia, á adoptar todas aquellas reformas que de algún modo puedan atraer sobre aquellas provincias las inmensas riquezas y la prosperidad incalculable que alcanzarán tan luégo como venga en auxilio de sus privilegiadas condiciones naturales el trabajo del hombre y la mano previsora de la Administración. Por otra parte, mientras que de cerrar puertos pueden causarse grandes perjuicios, no puede ocasionar ninguno el abrirlos, porque todo lo que puede suceder es que no se hallen tan frecuentados como se suponía al habilitarlos para el comercio exterior, con tanto más motivo, cuanto que, á excepción de las provincias de Bohol y Surigao, en todas las demás provincias donde proponemos que se establezcan aduanas existen Administraciones de Hacienda; de modo que sería insignificante el nuevo gasto; y en cuanto á Surigao y Bohol, tiene ya demasiada importancia la recaudación de los impuestos para no merecer una Administración Económica, como ya se ha solicitado, aunque no se pensara en dar también á esta oficina el carácter de Aduana.

»Fuera de duda está que la habilitación de los indicados puertos debería ir acompañada, para que produjera todos sus buenos resultados, de obras públicas más ó menos importantes. La influencia de éstas es tan grande en el desarrollo de la riqueza, que en países como el Archipiélago filipino, privados todavía de buenos medios de comunicación, es muy difícil que se obtenga todo el beneficio á que se aspira, si después de remover los obstáculos que puede oponer una legislación viciosa, y esto se propuso el Sr. Moret con su reforma arancelaria del año 1870, no se pasa en seguida y con diligencia suma á destruir los que la Naturaleza suele ofrecer confundidos con los manantiales mismos de riqueza con que brinda al trabajo del hombre.

»Al lado de la fertil llanura la escarpada cordillera, la insuperable barra á la boca del río caudaloso, el torrente entre poblaciones ricas y vecinas, junto al mar, el pantano ó la cortada roca, y en el seno del abrigado puerto, los bajos peligrosos ó las arenas crecientes sin cesar. Tales son los accidentes que suele ofrecer el Archipiélago filipino en sus varias comarcas, y en tales circunstancias es por demás encarecer lo mucho que, según la necesidad de cada localidad, podría aumentar los beneficios consiguientes á la habilitación de un puerto, la apertura de un camino, la acción de una draga, la construcción de un

puente, de un muelle ó de un faro, y hasta la colocación de simples boyas.

»Removidos por estos medios los obstáculos que la Naturaleza, en medio de sus preciosos y abundantes dones, opone todavía á la actividad individual en el Archipiélago, y destruídos en virtud de la reforma arancelaria los que en la legislación ha encontrado hasta estos últimos años, es indudable el poderoso desarrollo que alcanzarían en breve los diferentes ramos de la producción filipina; y cuando tales resultados deben obtenerse de mejoras que bien pueden calificarse de fáciles y sencillas, aun sin necesidad de compararlas con las maravillosas obras y poderosísimos medios puestos á disposición del comercio en Europa, de esperar es que el Gobierno acuda por fin á tan imperiosa necesidad, estimulado por el mismo progresivo aumento de la renta de Aduanas y por las instancias de las clases productoras, establecidas alrededor de los nuevos puertos habilitados, que no negarán seguramente sacrificio alguno de cuantos se les pida para la ejecución de obras públicas que les permita aumentar su tráfico y ensanchar el círculo de sus especulaciones.

»Extraño habrá parecido que sólo hayamos propuesto dos aduanas para toda la isla de Mindanao, que hoy no tiene más que la de Zamboanga, después de haber pedido la habilitación de seis puertos para la isla de Luzón, que no es más que una cuarta parte mayor que Mindanao, y tres aduanas para la isla de Panay, que no tiene más que 11.790 kilómetros cuadrados, cuando Mindanao, sin sus dependencias, comprende 84.730. La razón consiste en que no basta abrir las costas filipinas al comercio extranjero por medio de aduanas. Algunas de las comarcas del Archipiélago necesitan más, necesitan puertos francos.

»La angustiosa situación del Tesoro de la colonia; la importante consideración que reclama el comercio de la Península, tanto por lo que este comercio y aquel mercado representan para nuestra industria, como porque no es posible olvidar que con el tráfico han empezado y se han desarrollado las relaciones más íntimas entre los pueblos más distantes; la abolición, en fin, del monopolio del tabaco en aquellas remotas provincias, reforma tan imperiosa como fecunda en bienes, que es muy difícil resolver satisfactoriamente sin recurrir á los derechos de exportación para indemnizar al Tesoro de los productos de esta renta, todas estas razones hacen indispensable el mantenimiento del sistema de aduanas en las Islas Filipinas, no obstante

su especial estructura y su situación en medio de países que viven y prosperan á la sombra de la libertad de comercio más absoluta. Pero no hay consideración alguna que pueda invocarse con motivo para mantener aisladas del movimiento comercial del mundo y fuera del alcance de la civilización vastísimas comarcas del Archipiélago que por su escasa población y manifiesto atraso no podrían soportar una aduana, aun sometida á aranceles y procedimientos tan liberales como los que al presente rigen en Filipinas. Estas comarcas, que consisten principalmente en la extensa isla de Mindanao y en la de la Paragua, tan afortunadas por su posición geográfica como por sus abundantes recursos naturales, necesitan que nada, absolutamente nada, impida el arribo á sus costas de los buques extranjeros, y esto sólo puede conseguirse por medio del establecimiento de puertos francos.

»Las condiciones de estos países merecen toda la atención que en distintas épocas les han dispensado las autoridades superiores del Archipiélago; pero, á mi juicio, sólo el comercio, con los productos que demanda, con las necesidades que provoca y con las relaciones que crea, puede, oportunamente auxiliado por la Administración, llevar á cabo tan beneficiosa empresa. Para colonizar un país es indispensable, como todos saben, estimular la explotación de sus recursos naturales, hacer posible que los nuevos pobladores obtengan beneficios proporcionados á sus riesgos, capitales y trabajo; y las islas del Norte y Centro del Archipiélago carecen de elementos para todo esto, porque sus producciones guardan perfecta identidad con las de Mindanao y la Paragua, porque no necesitan á éstas absolutamente para ninguna de sus industrias, y porque todavía se hallan, por lo general, demasiado faltas de brazos y de capitales para poder desprenderse de agentes tan fecundos en favor de otras comarcas.

»El estímulo y el auxilio han de venir de fuera, de los mismos que hace ya años envían sus buques á los puertos de Luzón y las Visayas para cargarlos de azúcar ó abacá, fomentando de este modo tan importantes cultivos y la riqueza del país; el estímulo y el auxilio sólo pueden venir del comercio extranjero, que acude siempre, inteligente y activo, á donde quiera que descubre ganancias que realizar. Pero mientras no haya en las costas del Sur del Archipiélago más que un solo puerto habilitado para el comercio exterior, y éste con una aduana que las condiciones del país repugnan; mientras el puerto libre de Labuan, al NO. de la vecina isla de Borneo, ofrezca á

los buques extranjeros todas las facilidades que nosotros les negamos, no es de esperar que vengan á fecundar con sus capitales y espíritu de empresa los países cuya colonización se pretende. Las islas de Mindanao y la Paragua, que por su extensión superficial de 101.530 kilómetros cuadrados constituyen casi la tercera parte del territorio filipino, y que por los grandes recursos de su suelo están llamadas á ser las comarcas más ricas de aquellas regiones, continuarán por tiempo indefinido extrañas casi por cômpleto á todo movimiento comercial, perdidas para la civilización, póbrísimas en medio de sus inmensas riquezas naturales y siendo gravosa carga para el Estado, que no percibe sino insignificantes cantidades en cambio de los grandes sacrificios de hombres y dinero que le cuestan; mientras que, abiertas libremente al tráfico exterior, no tardarían en ofrecer abundantísimos productos al comercio y cuantiosas sumas al Tesoro.

»En mi concepto, es indispensable declarar puertos francos Zamboanga, suprimiendo en su consecuencia la aduana allí establecida, Pollok ó Cotabato, en la desembocadura del Río Grande de Mindanao, el magnífico puerto de Davao, en el fondo del seno de este nombre, el de Bislig, en el Pacífico, y todos los fondeaderos de la isla de Mindanao que, reuniendo buenas condiciones como tales, se hallen ó puedan hallarse vigilados y protegidos por la Administración y la fuerza pública, exceptuando sólo las costas del Norte, cuyos puertos libres pudieran hacer dañosa competencia á los del vecino grupo de Visayas. Deben asimismo declararse puertos francos la Isabela, en la isla de Basilán, al Sur de Zamboanga; el de Balabac, á la entrada del mar de Mindoro; Puerto-Princesa, en la Paragua, y dos puertos más en esta isla, uno en las extensas costas bañadas por el mar de China, y otro al N., que podría ser el mismo en que hacen escala los vapores-correos del interior de las islas.

»A más de Mindanao y la Paragua, todavía hay al Norte y en el Centro del Archipiélago comarcas que por lo extensas y despobladas necesitan también de puertos francos. En este caso se encuentra, por ejemplo, el dilatado litoral de la isla de Luzón, que baña el mar Pacífico desde Punta Inaguícan, frente á la isla de Polillo, hasta Cabo Engaño, cuya despoblación y atraso causa verdadera pena, y la isla de Mindoro, donde no se cuentan más que seis habitantes por kilómetro cuadrado, no obstante la pasmosa fertilidad de sus extensas tierras, cubiertas de bosqnes. Pero no me atrevo á decir que desde

luégo se establezcan puertos francos en estas localidades, como debe hacerse sin vacilar en las antes indicadas, porque en esta parte la cuestión se presenta más compleja. A mi juicio, ningún centro de producción puede resultar perjudicado de declarar puerto franco alguno de los del citado litoral de la isla de Luzón, y uno ó dos más en las costas de Mindoro, no siendo al Norte de la isla, por la competencia que pudieran hacer á las provincias vecinas; pero es prudente que sin abandonar el estudio de la cuestión, abordándola, por el contrario, con ánimo decidido de resolverla en el sentido que más convenga, se consulten todos los intereses que puedan resultar favorecidos ó amenazados. La concesión de puertos francos en Filipinas es una reforma que, sin razón negada, puede retrasar la prosperidad de importantes localidades; y sin motivo suficiente concedida, pudiera redundar en daño de otros centros de producción.»

Esto decíamos en el año de 1875. Posteriormente, el Gobierno ha creado, cual nosotros proponíamos, Administraciones de Hacienda pública en las provincias de Bohol y Surigao, de suerte que sería insignificante el gasto que resultase de dar á estas oficinas el carácter de Aduanas; el Gobierno, además, ha reconocido la grandísima importancia del fondeadero de Batangas, por cuanto ha declarado línea preferente, entre todos los ferrocarriles proyectados para las Islas Filipinas, el de Manila á aquella población, que, en verdad, está llamada á ser una de las principales plazas mercantiles del Archipiélago, por la ventajosísima situación de su ensenada en el estrecho de Mindoro, como por la gran riqueza de toda la provincia (1);

(1) Ya hemos dicho que Batangas tiene 29.057 habitantes, que existen en la provincia otras dos poblaciones con más de 30.000, otra con más de 20.000, y que el número total de habitantes de la provincia es de 275.075, esto es, 86 por kilómetro cuadrado. Ahora podemos añadir, con referencia á la *Historia geográfica, geológica y estadística de Filipinas*, publicada por el laborioso cuanto ilustrado D. Agustín de la Cavada, que ya en 1870 ascendían á 144.576 sus cabezas de ganado, á 9.600 las personas dedicadas á los tejidos de algodón, y á 291 los buques de su mátricula. Abundan, además, en la provincia, los ríos y los caminos, y aunque sus habitantes prefieren la agricultura, de la que obtienen grandísimos productos, á la explotación de los bosques, todavía éstos pudieran constituir otra fuente más de riqueza para Batangas, según afirma el citado Ingeniero se-

el Gobierno también ha venido á justificar nuestras apreciaciones respecto al puerto de Subic, en la costa de Zambales, disponiendo que la proyectada vía férrea desde San Fernando á Iba, capital de dicha provincia, pase precisamente por aquel magnífico fondeadero, sin duda alguna porque, á causa de la seguridad que ofrece y de la excelente situación que ocupa, ha de ser preferido al de Manila, una vez habilitado para el comercio exterior, por la mayor parte de los buques que crucen el mar de China, obedeciendo al gran movimiento comercial que forzosamente ha de establecerse entre la Australia, Java, China y el Japón; el Gobierno, en fin, ha equiparado las poblaciones de Vigan y Batangas á los puertos habilitados en las tarifas de la contribución industrial, por considerar, y con razón sobrada, que tienen la debida importancia para figurar ambas capitales de provincia entre aquéllos, pero incurriendo en notoria injusticia si sólo tiene en cuenta su riqueza para gravarlas con mayores impuestos, sin concederles, en cambio, las ventajas de una Aduana que les permita ensanchar el círculo de sus especulaciones y procurarse nuevos mercados para sus estimadísimos productos; y á todos estos acuerdos del Gobierno, de tanto valor y significación en la ocasión presente, más que por todo

ñor Jordana, quien dice de esta provincia lo que sigue: «Es la de Batangas una de las provincias más ricas de Filipinas, como consecuencia natural de la feracidad de su suelo, de la benignidad de su clima, de su abundancia de aguas y demás privilegios con que la ha dotado la Naturaleza. Arenoso aquél en las costas, arcilloso y gredoso en las laderas, pedregoso en las alturas, ofrece así una admirable aptitud para los cultivos más diversos. La temperatura, fresca y agradable, á causa del gran número de ríos y arroyos que existen y del copioso rocío que se forma en la estación de secas, provoca, por su parte, la actividad del hombre, prometiéndole abundantes y variados productos..... El arroz, maíz, café, añil, pimienta, algodón, nuez moscada, cacáo, trigo, variadas legumbres y sabrosas frutas, son las producciones que en abundancia se cosechan.» Ahora bién: ¿se concibe que en Europa careciera de puertos habilitados para el comercio exterior una provincia de las de grandísima importancia? ¿Y se le ha de negar tan elemental mejora precisamente porque se trate de Filipinas, es decir, de un país que necesita toda protección, á causa de hallarse en el comienzo de su vida comercial, y que responde cual ninguno á las facilidades que se le conceden para la explotación de sus inmensas riquezas naturales?

porque no han podido adoptarse sin oir antes muchos y muy autorizados informes, podemos añadir, en apoyo de nuestra opinión, la de otras personas tan ilustradas como conocedoras del país, que han reconocido la misma necesidad de abrir nuevos puertos al comercio exterior en el Archipiélago filipino, siquiera sea sólo como medio de fomentar una de sus principales riquezas naturales, la riqueza forestal. Nos referimos especialmente á los muy entendidos y laboriosos Ingenieros de montes Sres. D. Ramón Jordana y D. Sebastián Vidal.

Ocupándose el primero de dichos señores en la interesantísima Memoria que publicó en 1876 sobre los montes públicos de Filipinas, de las condiciones forestales de la provincia de Camarines Norte, dice: «Limitados hoy los aprovechamientos forestales á satisfacer las necesidades del consumo local, producen escasos rendimientos al Estado. Hay, con todo, abundantes existencias de molave, narra, guijo, mangachapuy y otras especies no menos abundantes y variadas que las que pueblan los montes de la provincia de Tayabas. La extensión superficial de los bosques de Camarines Norte puede calcularse en unas 264.000 hectáreas. Existiendo, como se ha dicho, varios ríos flotables que parten del centro de esa masa forestal, y buenos fondeaderos, como son el de Daet y de Paracales, aunque este último sólo sirve para barcos de pequeño porte, bien pudieran los productos maderables de la provincia constituir un elemento importante de riqueza, siendo así que yacen en completo abandono. Esto es debido á la falta de brazos y *á la larga y peligrosa navegación que tendrían que emprender los buques para traer las maderas á Manila.* Hoy dia sólo son explotables los bosques de la parte meridional de la provincia, porque las piezas pueden conducirse hasta el seno de Ragay, en donde cargan los barcos sin tener que arrostrar el paso del estrecho de San Bernardino, ni dar el inmenso rodeo que es necesario verificar en los pueblos del Norte. *Si los barcos pudieran hacer la travesía directamente, las maderas de esta comarca se podrían exportar con ventaja para China.*» Con referencia á la provincia de Camarines Sur, bien claramente indica el Sr. Jordana el gran desarro-

llo que podría adquirir la exportación de sus excelentes y variadas maderas si se utilizara con este objeto el río Vicol, navegable en gran trecho para buques de gran porte, y los fondeaderos de su costa septentrional, lo cual no es posible, bajo el punto de vista mercantil, mientras los exportadores tengan que arrostrar los peligros y gastos que ofrece la navegación á Manila por el estrecho de San Bernardino, en vez de hacer las remesas directamente á China. Ocupándose, en fin, de la provincia de Tayabas, una de las comarcas más importantes bajo el punto de vista forestal, por la gran riqueza y variedad de sus maderas (1), y después de consignar aquel ilustrado Ingeniero que los traficantes, atraídos por el cebo de la ganancia, acuden en tropel hace ya treinta años, por lo menos, á la costa meridional de Tayabas, de donde salen los cargamentos de maderas para Manila, afirma que no se explotan las vertientes septentrionales de la gran divisoria que cruza la provincia en toda su longitud, cubiertas de espesos bosques, casi vírgenes,

(1) No podemos resistir al deseo de copiar lo que acerca de la riqueza forestal de la provincia de Tayabas dice el Sr. Jordana en su citada Memoria: «La superficie que ocupan los bosques es, por lo menos, de 380.000 hectáreas. El número de especies dominantes, entre las cuales figuran la narra, el molave, el palo-maría, el guijo, el betis, el dougón, el acle, el calumpit y otras muchas excelentes, tanto para la construcción civil y naval como para la ebanistería y otras industrias, asciende á 63, y el de las subordinadas, aplicables también á los mismos usos y otros varios, á 216, entre las cuales se encuentran el ébano, el calantás, el mangachapuy y otras muchas igualmente preciosas. Hay, por fin, tales existencias en maderas á propósito para toda clase de aplicaciones, que los constructores pueden escoger entre ellas las más convenientes para buques de grande, mediano ó pequeño porte, para quillas, fondos, cubiertas, ligazones, encolamientos, entables, vergas, palos y otros usos; las hay también especiales para barotos y bancas, para objetos de lujo, para ebanistería fina y ordinaria, para harigues, para cubiertas de edificios, para suelos y tabiques, para marcos de puertas y ventanas, para setos vivos y muertos, sin contar otras muchas que, con las propiedades alimenticias ó medicinales de sus frutos, cortezas y jugos, con la tensidad de sus fibras y otras varias particularidades, sirven para satisfacer apremiantes necesidades de la vida y para alimentar industrias que podrían adquirir notable desarrollo..... Con tales elementos, puede la provincia de Tayabas continuar figurando por mucho tiempo á la cabeza de todas las demás del Archipiélago, bajo el punto de vista forestal »

ni la rica vegetación leñosa que ostenta la vecina isla de Alabat, á causa del costoso, largo y peligroso rodeo que tienen que dar los buques por el tantas veces nombrado estrecho de San Bernardino para hacer los adeudos en la Aduana de Manila. Véase, pues, si no está justificada y si no es de urgente necesidad la habilitación para el comercio exterior por lo menos de un puerto en Daet, en Cabuzao ó en cualquiera otro punto de la costa que se extiende desde Punta Quinabutasan á la Bahía de Lamón, aunque sólo sea como medio de fomentar la esportación de maderas filipinas, y quiera prescindirse de la protección que merecen los ricos y variados productos á cuyo cultivo se dedican con excelente éxito los habitantes de la costa septentrional de las dos provincias de Camarines.

También llama la atención el Sr. Jordana sobre las grandes dificultades que opone á las comunicaciones entre las costas oriental y occidental de la provincia de Negros la cordillera que en sentido longitudinal cruza toda la isla, motivo por el que los únicos montes que se explotan son los de las comarcas que más fácilmente pueden utilizar para la exportación de las maderas la vecina aduana de Iloilo; y si no expone todos los inconvenientes que oponen al desarrollo de la agricultura la indicada cordillera y el alejamiento en que respecto á Iloilo y á Cebú se encuentra la costa oriental de la isla, consiste sin duda alguna en que no importaba á su objeto presentarlos, pues en otro caso no hubiera dejado de notar la muchísima menor extenxión que tienen los terrenos cultivados en dicha costa oriental comparados con los de la parte de Occidente, la extraordinaria feracidad del suelo y la grandísima importancia que ha adquirido en la isla la producción de azúcar. Del millón de quintales métricos de azúcar que, según datos autorizados, se exportaron en 1883 por la aduana de Iloilo, casi la totalidad procede de la isla de Negros; y sin embargo de ser esta provincia la que con mayores cantidades contribuye en las islas Visayas á la producción de aquel artículo, tiene que ser tributaria de puertos extraños, lo cual no constituye, en verdad, gran inconveniente para las poblaciones situadas en la costa

occidental y frente á la Aduana de Iloilo; pero lo es y muy considerable para el resto de la isla que beneficiaría sus excelentes terrenos mucho más de lo que hoy los beneficia, si pudiera hacer sus remesas directamente al extranjero mediante la habilitación del fondeadero que mejor pudiera ser utilizado por las poblaciones del Oriente y Mediodía de la isla. No olvidemos que la superficie de Negros es igual á la de Puerto-Rico, donde existen ocho aduanas, y triple que la de Mallorca, donde hay seis. No deje tampoco de tenerse en cuenta que también se aprovecharían de la nueva aduana los comerciantes y cosecheros de la costa occidental de la isla de Cebú.

Recordarán nuestros lectores que, al hablar de puertos francos, propusimos su establecimiento en el dilatado litoral de la isla de Luzón, bañado por el Pacífico desde Punta Inaguican hasta Cabo Engaño; y nuestras convicciones son en esta parte tan arraigadas, que damos marcada preferencia á este parte del Archipiélago sobre otros muchos puntos que también merecen semejante franquicia; porque, en verdad, nos duele en extremo ver casi completamente perdidos para la civilización y para la patria, para el comercio universal y para el tesoro filipino, tan extensos y feraces territorios (1). Véase lo que sobre el particular dice el Sr. Jordana, aunque obedeciendo á otro orden de consideraciones más concreto, á la necesidad de fomentar la riqueza forestal del Archipiélago. Observa aquel ilustrado Ingeniero en su citada Memoria que, como las tierras de

(1) Por la misma razón consideramos indispensable salvar el obstáculo que á la comunicación directa entre Manila y el Pacífico opone la cordillera situada entre este mar y la laguna de Bay, bien derivando del proyectado ferrocarril de Manila á Albay por Santa Cruz una nueva línea que terminara en un puerto de las costas orientales de Luzón, bien resucitando el antiguo proyecto de construir un canal á través de los mencionados montes con las aguas del Pacífico y de la laguna de Bay. Especialmente lo primero, ninguna dificultad ofrece, merced á la notable depresión que, según personas conocedoras del país, presenta la cordillera, y si la situación del Tesoro público de Filipinas no permite desde luégo acometer la construcción de un camino que en mucho tiempo había de dar rendimientos muy escasos, nada impide hacer los oportunos estudios á fin de llevarla á cabo cuando las circunstancias lo consientan.

cultivo en el distrito del Príncipe se hallan reducidas á las limitadas llanuras en que están situados Baler, Casiguán y Casigurán, la superficie forestal de aquella circunscripción administrativa difiere poco de la total del mismo, pudiendo apreciarse en 250.000 hectáreas cubiertas de una vegetación exuberante y virgen, donde abundan la narra, el ébano, el camagón, y hay grande existencia de banaba, bancal, dungon, palo-maría y otras muchas especies, conocidas unas, desconocidas otras por completo; añade el Sr. Jordana que la explotación de esta vastísima y rica masa forestal, aunque difícil ó absolutamente imposible en el interior, pudiera acometerse hoy día con buen éxito por las costas, utilizando las mismas corrientes de agua y ensenadas que en el distrito se encuentran, y concluye en estos términos: «Utilizando convenientemente tan favorables condiciones, es indudable que pudieran ponerse inmediatamente en explotación gran número de bosques, y que el distrito del Príncipe, que hoy no rinde por aprovechamientos forestales producto alguno al Estado, pues aquéllos se hallan reducidos á los que exigen las escasísimas necesidades de los vecinos, adquiriría en breve una importancia considerable bajo dicho concepto. *Para esto sería preciso que los barcos madereros pudieran encaminarse directamente á China, que es el mercado natural de toda la contra-costa; pues la conducción á Manila por el estrecho de San Bernardino, sobre ser por extremo peligrosa, recargaría el precio de las maderas extraordinariamente.* Salvando este inconveniente *con la exportación directa* y la rebaja de los tipos de tasación por parte del Estado, rebaja equitativa, por las condiciones especiales de la localidad, la empresa alcanzaría un ligero resultado.»

Y en iguales términos se expresa el Sr. Jordana respecto al distrito de la Infanta, bañado también por el Pacífico: de tal modo se siente la necesidad de poner en comunicación con el exterior todo aquel extenso litoral. «Cubiertas las montañas, dice su Memoria, de espesos bosques, en los cuales vegetan especies arbóreas de gran estima, debe considerarse como superficie forestal todo lo del distrito, ó sea 233.000 hectáreas. Estas

ricas existencias prometen un buen porvenir al distrito, cuando agotadas las que en otros puntos ofrecen extracción más fácil y económica, tengan que recurrir á ellas los traficantes. Será difícil, sin embargo, que las maderas del distrito de la Infanta puedan competir pronto en baratura con las de otras muchas localidades, por lo costoso de los fletes para conducirlas á los puntos de consumo, aun cuando se ejecutasen algunas mejoras para facilitar la extracción, como sería la de limpiar los cáuces de los ríos de las malezas, troncos y despojos vegetales que dificultan la flotación. *La explotación adquiriría indudablemente un gran desarrollo si, como he dicho al tratar del distrito del Príncipe, se permitiese la exportación directa para China.*» De suerte que, á juicio del Sr. Jordana, esto es lo más apremiante, si se ha de prestar al fomento de la riqueza forestal en Filipinas la atención que se merece. Y del mismo modo opina el Sr. D. Sebastián Vidal en su notabilísima *Memoria sobre los montes de Filipinas*. Después de manifestar este ilustrado Ingeniero el desconocimiento que en el mismo Filipinas existe respecto á las ricas y variadas existencias de maderas explotables que hay en el Archipiélago, añade: «Es tal la ignorancia que en este punto reina en Filipinas, que un maderista de Tayabas, de vuelta de un viaje á Cagayán, me refería asombrado las colosales narras, molaves, dungones y guijos que había visto junto á ensenadas donde decía no había más que cortar y embarcar. Y si el trasporte podría salir caro al mercado de Manila, en cambio, ¡qué situación tan magnífica la de aquellos montes, hasta hoy no explotados, para surtir en lo futuro al Japón, para cargar con destino á la América del Norte, y aun actualmente para los puertos de China! Toda la costa del Pacífico, perdida para el comercio maderero, ¡qué importancia tan grande no está llamada á adquirir el día en que se conozcan sus buenos fondeaderos, se acopien en ellas las piezas y se embarquen *allí* para los Estados Unidos!» De suerte que, la habilitación de nuevos puertos para el comercio exterior, que bajo una ú otra forma tenemos propuesta en beneficio de las provincias Filipinas bañadas por el Pacífico, no obedece sólo al deber que

tienen los gobiernos de remover todos los obstáculos que de algún modo puedan dificultar el fomento del país; es condición esencialísima y de realización urgente para promover el desarrollo de la riqueza forestal, que en Filipinas es inmensa (1), y respecto á las demás provincias, en que la explotación de los bosques no tiene tanta importancia, en cuyo caso se encuentra la provincia de Ilocos Sur, cuya Administración de Hacienda debe, en nuestro concepto, erigirse en Aduana, es necesario tener en cuenta que se trata de una comarca de feracísimo suelo, en que se cosechan todas las producciones del Archipiélago, de gran desarrollo industrial y mercantil y de una población específica tan ventajosa, que en la Península ninguna provincia le iguala, pues asciende á 132 habitantes por kilómetro cuadrado.

Además, el río Abra, navegable en gran parte, podría ser-

(1) Véase lo que sobre el particular se dice en la Memoria presentada en la Exposición Universal de Filadelfia por la Inspección general de Montes de Filipinas:

«Excede á todo encomio la riqueza y variedad de la vegetación filipina. Siendo relativamente muy pequeña la parte del suelo reducida á cultivo, cubren todavía, aun en Luzón, gran parte del interior y de la contra-costa inmensos bosques, cuyo suelo asombra por las gigantescas proporciones de los árboles que los constituyen y por la diversidad de especies botánicas de que se componen. Prescindiendo de los vegetales, que son del dominio de la agricultura, puede casi asegurarse que en la flora del Sr. Blanco apenas figuran la vigésima parte de las plantas que vegetan el país. Cuando se penetra por vez primera en alguno de esos bosques, el ánimo se suspende ante el espectáculo de esos gigantes vegetales de dos y tres metros de diámetro, cuyas cimas se pierden en el espacio, formando una inmensa bóveda de verdura. El suelo, dotado de una fertilidad asombrosa, hace brotar las plantas por do quiera, y con tal abundancia, que sólo con el auxilio del hacha es posible á veces abrirse paso entre ellas. Recubiertos los troncos de innumerables parásitos, se ocultan bajo su verde vestidura, y las colosales lianas que trepan por ellos los enlazan entre sí formando vistosas guirnaldas, por las cuales saltan y corren con pasmosa agilidad ejércitos enteros de monos. Cuando el viento agita con sordo murmullo la bóveda de follaje, al cual se une en extraño concierto el chasquido de las cañas colosales y el ronco graznido del cálao que anida en las altas cimas de los árboles, siéntese el hombre pequeño ante la grandiosidad de la Naturaleza que le rodea, y como temeroso de haber sorprendido sus secretos, surge en él irresistible impulso de abandonar tan sombríos lugares.

»En la segunda parte de este escrito se indican las propiedades y aplicaciones de la

vir para la extracción de las ricas y abundantes maderas de la cuenca, y como la vecina provincia de Ilocos Norte presenta una gran superficie forestal, es muy probable que la proyectada aduana adquiriera gran importancia, aun bajo el especial punto de vista del comercio de maderas; porque si bien los ilocanos prefieren hoy la agricultura y la fabricación de tejidos á la explotación de los bosques, fácil es, tratándose de una población tan activa é inteligente como la de aquella comarca, que se dedique á este importante ramo de riqueza tan luégo como sea posible enviar los barcos directamente á China ó el Japón. A mi juicio, la reforma debiera ser más completa, y establecerse, á más de la Aduana de Vigan, otra en Laoag, cabecera de Ilocos Norte, porque con insignificante aumento de gastos podría prestar este servicio la Administración de Hacienda en ella establecida, y porque ningún mal puede resultar de habilitar muchos puertos para el comercio exterior, mientras que pueden sentirse, y muy grandes, de conservarlos cerrados. La habilitación de un puerto equivale á la apertura

mayor parte de las especies forestales. El molave y el banavá, que resisten de una manera extraordinaria á la acción destructora del agua; el mangachapuy, el guijo, el pasac y el yacal, que sirven para edificios; la narra, el ébano, el camagón, el malatapay, el alintatao, el tindado, para ebanistería; el betis, el dougón, el palo-maría, para construcción naval, constituyen una inmensa riqueza, cuya explotación puede producir cuantiosos beneficios, tanto al Estado como á los especuladores que á ella se dediquen.

»Las especies botánicas correspondientes á ciertos grupos peculiares y característicos de los países intertropicales, se hallan instituídas en las regiones más elevadas de la zona septentrional de Luzón por otros congéneres de las que constituyen la flora asiática, europea y americana. En la parte más elevada de la cordillera de Zambales, el tapulao *(Pinus Merkusii Yung et de Vrieuse)* forma rodales y aun montes de consideración. La alta divisoria del Caraballo, desde el distrito de Beugüet hasta Ilocos Norte, está revestida por el salen *(Pinus insulario Endl.)* que desciende bastante por las laderas del Abra. Entre esas masas de pino se encuentran vastos rodales de roble, y en los mismos montes de Angat se hallan salpicadas diferentes especies del mismo género. El viajero que penetra por los montes en que radican las rancherías del país de igorrotes, se cree trasportado, tanto por el clima como por las formas del terreno y la uniformidad de las masas arbóreas, á alguna de las comarcas de Europa; tal es el carácter que la altura sobre el nivel del mar imprime á la vegetación.»

de una vía de comunicación con los países extranjeros, á la construcción de un gran camino internacional, y camino que no cuesta dinero alguno, sobre conducir á todas partes; por tan sencillo medio las ricas y populosas provincias de Ilocos podrían sostener fáciles y provechosas relaciones con todos los puertos del Asia, muy especialmente con el Imperio chino, que será por mucho tiempo en aquellas regiones el principal mercado de Filipinas, y á no dudar, la riqueza del país podría aumentar considerablemente. ¿Qué es lo peor que puede suceder en el caso de que el Gobierno establezca las aduanas propuestas? Que los ilocanos, contra lo que es de esperar de su probada laboriosidad, así como de su espíritu de empresa, tan desarrollado entre ellos que hasta les induce á emigrar á las demás provincias del Archipiélago en busca de mayores especulaciones, no quieran, no sepan ó no puedan aprovecharse de las ventajas consiguientes á la creación de las Aduanas de Vigan y Laoag. Pues nada se habría perdido, porque ese gran camino internacional á que equivale, como hemos dicho, la habilitación de un puerto para el comercio exterior, reune, según también hemos indicado, á la inestimable ventaja de conducir á todas partes, la no menos importante de que, así como no cuesta nada su construcción, ningún gasto ocasiona tampoco ni su conservación, ni su custodia ó vigilancia. Se comprende, pues, que se discuta la conveniencia de la construcción de un ferrocarril, no porque nadie ponga en duda las ventajas que ofrece toda vía de comunicación, pues esto es indiscutible, sino porque un camino de esta clase cuesta siempre mucho dinero, y hay que calcular además con sumo cuidado si los rendimientos podrán ó no cubrir los gastos de explotación, que son considerables. Pero respecto á las vías marítimas, que nada cuestan de construir ni de explotar, basta señalar, para resolver la cuestión, el hecho en todas partes observado de que, en igualdad de condiciones, los países más prósperos y más cultos son los que disponen del mar para sus relaciones internacionales. Nada, pues, contradice; todo, por el contrario, recomienda la apertura, no ya de los puertos de Vigan y Laoag en ambas

provincias de Ilocos, sino la de todos aquellos en que, por existir Administración de Hacienda y por reunir buenas condiciones de seguridad, puedan ser habilitados para el comercio exterior sin gastos de verdadera importancia. No son, sin embargo, estas consideraciones generales las únicas que aconsejan la creación de las dos mencionadas aduanas. Hay además otras poderosísimas, fundadas en la situación en que las provincias de Ilocos quedan á consecuencia del desestanco del tabaco. Hay quien afirma que el tabaco procedente de estas localidades, aunque no tendrá la menor estimación en los mercados de Europa, encontrará fácil y ventajosa colocación en los de China, por gustar á los habitantes de aquel Imperio el sabor especial de aquella planta tal como la producen las mencionadas comarcas; esperan otros, fundados en los grandes resultados que en todos los ramos de la producción alcanza la iniciativa individual, que el tabaco de *Igorrotes*, como es llamado el de Ilocos, Unión, Abra, etc., podrá ser trasportado con ventaja á Europa tan luégo como el cultivador, estimulado por su propio interés, dé preferencia en sus explotaciones á las clases ó variedades más en armonía con el gusto del consumidor, á la vez que con las condiciones del suelo, en vez de no cuidarse sino de producir mucho, como ha hecho mientras ha regido el sistema de monopolio, en la seguridad de que todo le sería comprado; creen algunos, por último, que el tabaco de Igorrotes, y, por consiguiente, el cosechado en Ilocos, sólo podrá ser consumido en el mismo país productor ó en las provincias inmediatas, porque su inferior calidad no le permite ser objeto de exportaciones al extranjero.

Todas estas opiniones se sostienen, y no es posible asegurar quiénes serán los que acierten, porque en el mérito del tabaco hay mucho de convencional; depende, no sólo del hábito y afición especial del consumidor, sino también del modo como se elaboran los cigarros, y hasta de la forma en que se presentan á la venta, y actualmente sabemos cómo se cultivaba el tabaco en Filipinas y cómo salía de las fábricas mientras estuvo estancado; pero no es posible predecir lo que el cul-

tivo y la fabricación podrían llegar á ser en cada localidad, perfeccionados por el poderoso estímulo de la competencia y de la ganancia. Cabe, por consiguiente, en este punto, alimentar todo género de esperanzas y abrigar toda suerte de temores; lo único que no puede ponerse en duda es que, si el cultivador de tabaco en ambos Ilocos y demás provincias tabacaleras del Occidente de Luzón no ha de alcanzar por la inferior calidad del producto sino precios muy bajos, mucho menos encontrará remunerados sus capitales y trabajo, teniendo forzosamente que sobrecargar el coste de su cosecha con los gastos de trasporte al mercado de Manila; lo que no admite discusión es que, después de haberse fomentado la producción del tabaco en aquellas comarcas por medio de las compras directas que hacía el Estado bajo el régimen del monopolio, no se debe pasar al extremo opuesto y abandonar un ramo de riqueza tan importante, hasta el extremo de prohibir al cosechero que venda sus productos al extranjero, pues á tal equivale, dado el bajo precio del tabaco de Igorrotes, obligarle á trasportarlo al mercado de Manila para su exportación; lo que nadie, en fin, puede desconocer, es el descrédito que á los ojos de propios y extraños alcanzará el Gobierno de España, si entre las medidas adoptadas para el tránsito del sistema de monopolio al de libertad, y teniendo necesidad de señalar derechos á la exportación del tabaco, no se adopta la más elemental de todas, y al mismo tiempo la menos ocasionada á complicaciones é inconvenientes, la de evitar gastos al productor y favorecer la exportación habilitando puertos, que ni aun habrá necesidad de construir, como sucede en Europa cuando la naturaleza no los suministra, porque existen ya en Filipinas junto á los mismos terrenos cultivados y con excelentes condiciones. Tan cierto es todo esto, que muchos de nuestros lectores extrañarán la insistencia con que tratamos de demostrar lo que tan evidente se presenta áun á las inteligencias más limitadas; pero no sucederá lo mismo á los que conozcan bien nuestras Islas Filipinas, porque todos estos saben que los comerciantes de aquel país, por regla general, son opuestos á la habilitación de nuevos

puertos para el tráfico exterior. En vano se les hace observar la necesidad que existe, en bien del país, de favorecer la exportación de sus productos por cuantos medios, directos ó indirectos, puedan contribuir á este resultado, y se les muestra la prosperidad alcanzada por las islas Visayas desde que se crearon las Aduanas de Iloilo y Cebú, que también combatieron con el mayor empeño. Los comerciantes de Manila se resisten cuanto les es posible á perder el monopolio que un día gozaron, y le hacen coro todos los armadores de buques destinados al cabotaje, como si la apertura de una vía de comunicación no provocara siempre la de otras muchas; de suerte que, no sólo puede asegurarse que encontrarán en ellos gran oposición estas opiniones nuestras, si llegan á conocerlas, sino que nos consta que combaten hasta el proyecto de establecer en Aparri una aduana, como medio de favorecer la exportación del excelente tabaco de Cagayán y La Isabela, tan acreditado ya en los mercados europeos. Demasiado sabemos que las condiciones de aquel puerto dejan mucho que desear; pero, ó el desestanco del tabaco no ha de influir nada en el desarrollo de la riqueza filipina, ó forzosamente ha de elevar al mayor grado de prosperidad toda la cuenca del *Río Grande de Cagayán*. En la desembocadura y orillas de esta importantísima vía fluvial se formarán grandes centros de población, á donde aportarán su inteligencia y sus capitales peninsulares y extranjeros, á semejanza de lo que ha sucedido en Iloilo y Cebú desde que se abrieron aquellos puertos al comercio exterior, y no será esta una de las menores ventajas que reporte el desestanco del tabaco, por lo mucho que importa al progreso del Archipiélago el extender los focos de riqueza y de civilización por todo su territorio; pero esto tardará en realizarse, si la producción y comercio de tabaco en toda la cuenca del *Río Grande* se ha de subordinar al impulso que reciba de Manila, así como puede muy bien resentirse este importantísimo ramo de la riqueza filipina si, á más de los derechos á que hay necesidad de sujetar al tabaco destinado á los mercados extranjeros, como medio de cubrir el déficit producido por el desestanco en el pre-

supuesto de las Islas, se sobrecarga su precio con los considerables gastos producidos por su trasporte á Manila. Si las malas condiciones del puerto de Aparri fueran motivo bastante para impedir su habilitación, nunca debió permitirse la exportación por Manila, que aun hoy carece de un buen puerto, y los desastrosos accidentes que todos los años ocurren en aquella bahía durante la monzón del SO., no han sido obstáculo para que de año en año acudan á Manila mayor número de buques en demanda de productos para los puertos extranjeros, bastando para ello, primero, el permiso concedido á fines del siglo pasado á las naves extranjeras para arribar á aquella ciudad con productos artísticos, y recientemente las grandes facilidades concedidas por la reforma arancelaria de 1870. La ciencia tiene, por otra parte, superabundantes recursos para vencer los inconvenientes que ofrece el puerto de Aparri; y así como se piensa, con razón sobrada, en construir ferrocarriles en la isla de Luzón, hora es también de que se dedique parte de los recursos públicos á mejorar todos los fondeaderos y vías fluviales que, cual el Río Grande y su desembocadura junto á Aparri, lo merezcan por su notoria importancia (1).

En cuanto á puertos francos, también el Gobierno ha venido á darnos la razón otorgando esta franquicia al de Joló. Si se ha creído necesario poner en comunicación libre y directa con el extranjero una isla de extensión tan reducida y de producción tan limitada como Joló, que sólo mide 800 kilómetros cuadrados y apenas produce lo necesario para el consumo de sus habitantes, con mayor motivo deben ser declarados francos

(1) A pesar de que el tantas veces citado Sr. Jordana, únicamente se ocupa en su Memoria de los medios de fomentar la riqueza forestal de Filipinas, se lamenta también de que no puedan exportarse directamente al extranjero las ricas maderas en que abunda la provincia de Cagayan. «Los aprovechamientos en esta vastísima comarca, dice aquel Ingeniero, se reducen á los productos necesarios para el consumo local. La absoluta imposibilidad á veces de extraer las maderas, la dificultad y gran coste de los trasportes por tierra, la no menos difícil y costosa conducción por agua, y *la inmensa distancia que tendrían que andar los buques madereros para traerlas á Manila,* único punto importante de consumo, mantendrán por mucho tiempo la explotación en el mismo estado.»

los varios y magníficos puertos que ofrece la costa meridional de Mindanao: el de Masinloc, junto á Zamboanga, el de Pollok, en la desembocadura del Río Grande, y el de Dávao, en el fondo del seno de su nombre. Zamboanga viene lamentándose hace ya mucho tiempo de la decadencia en que se halla desde que la Aduana ahuyentó los numerosos buques que arribaban á sus costas cuando podían hacerlo libremente, y funda grandes y muy justificadas esperanzas de desarrollo y bienestar en la vecina *silanga* de Masinloc si se traslada á este excelente fondeadero la estación naval de la Isabela de Basilan y se le declara además franco, á fin de favorecer la extracción de los ricos y variados productos del llamado reino Sibuguey, que hoy no explotan ni mahometanos ni aborígenes por faltarles el estímulo de la demanda. El puerto de Pollok se halla situado en el fondo de la bahía Illana, cerca de Labuán, de Barás y de otros fondeaderos á donde los moros acuden á traficar con los chinos, y en la desembocadura del Río Grande, cuya cuenca está de hecho pacificada, por no encontrarse hoy sus rancherías con ánimos para resistir nuestro dominio, y sólo necesita, para entrar de lleno en el período de civilización, que en vez de hostilizar á sus pobladores con estériles empresas militares, se aplique á aquella feracísima comarca la prudente política observada en el Sibuguey, y se favorezca el arribo de colonos, garantizando sus vidas y propiedades é impulsando la agricultura y el comercio con los estímulos y facilidades que ofrece el establecimiento de todo puerto franco. Por fin, Dávao representa el primer paso dado en el Sudeste de la isla para someterlo á las autoridades españolas, y las favorables condiciones que, por regla general, presentan las distintas razas pobladoras de la comarca, hacen fácil su completa sumisión; mas para esto es preciso, á la vez que una gran prudencia, á fin de inspirar confianza á los naturales, y una gran energía para castigar los desmanes de que éstos suelen ser objeto por parte de los mahometanos, el decidido propósito de fomentar la colonización, á cuyo resultado nada puede contribuir tanto como el habilitar para el comercio exterior, sin trabas de ninguna

clase, el puerto de Dávao ó el de Pujaga ó Pujada (de ambos modos lo hemos visto escrito), según ha propuesto recientemente una de las autoridades militares que con mayor celo han gobernado aquel distrito (1).

La isla de Mindanao, por la considerable extensión de su territorio, por su gran riqueza forestal, por sus abundantes criaderos auríferos y sus afloramientos de carbón, por los muchos y muy valiosos productos á que se prestan sus fertilísimos campos, por los caudalosos ríos que la cruzan y por los abrigados puertos que la orlan, es objeto de especial preocupación para cuantos tienen en algo el porvenir colonial de nuestra patria, y todos anhelan que cuanto antes sea su ocupación efectiva y completa para España. Los procedimientos que á este fin se proponen, no son naturalmente los mismos. Hay quienes, doliéndose del largo tiempo que aquella isla incomparable permanece perdida casi por completo para la civilización y para la patria, y creyendo hasta una vergüenza para España la prolongación de semejante estado de cosas, pretenden que se la someta por la fuerza de las armas, sin omitir sacrificio de ninguna clase; otros, menos impacientes ó más reflexivos, creen que una política semejante á la que de antiguo y con gran éxito viene observándose en el Sibuguey, cuyos datos reciben su investidura de las autoridades españolas, puede dar los mismos excelentes resultados, tanto en la cuenca del Río Grande, ya de hecho pacificado, según hemos dicho, como en el país de los Illanos, donde residen las razas que mayor y más tenaz resistencia vienen oponiendo desde tiempo inmemorial á una inteligencia con España; son partidarios unos de las colonias penitenciarias, que otros combaten; hay quien todavía piensa en colonias militares, y no deja de haber quien cree que sólo una gran empresa particular, mediante la concesión correspondiente, podría poner en producción aquellos extensísimos terrenos. Las opiniones, pues, abundan, y no deja de ofrecer gran dificultad el optar entre ellas; pero en lo que todos están

(1) El Sr. D. Joaquín Rajal.

conformes, es en que hay necesidad de hacer algo para colonizar á Mindanao y, sobre todo, lo que nadie comprende es que en asunto de tanto interés, se haga menos que nada, pues á esto equivale cerrar puertos abiertos por la naturaleza á todo el mundo. Las leyes morales alcanzan á las naciones lo mismo que á los individuos, y así como éstos se hallan obligados á procurar con especial solicitud el perfeccionamiento y bienestar de las personas puestas bajo su amparo por vínculos de la sangre ó por espontáneo compromiso, deber es también de las naciones favorecer por todos los medios posibles el progreso moral y material de los países colocados bajo su gobierno por lazos geográficos ó por imposiciones de la historia.

[illegible]

